l' Ing. ACHILLE FAZIO al prof. Supino simpaticamente 30/XII. 904.

LA QUESTIONE FERROVIARIA

E LA

RELAZIONE RUBINI

(Estratto dall'*Italia Moderna*, 2° fascicolo di Dicembre 1904).

ROMA
COOPERATIVA POLIGRAFICA EDITRICE
Piazza della Pigna, 53

1904

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b
453

Ing. ACHILLE FAZIO

LA QUESTIONE FERROVIARIA

E LA

RELAZIONE RUBINI

(Estratto dall'*Italia Moderna*, 2° fascicolo di Dicembre 1904).

ROMA
Cooperativa Poligrafica Editrice
Piazza della Pigna, 53

1904

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

L'on. Rubini ha fatto al paese il dono egregio di una relazione (1) che sinceramente gli invidio per la chiarezza, concisione, coscienza e profondità di giudizî. Il dono di una relazione, ove – così egli modestamente mi scriveva – quello che più lo interessava « era di mettere in rilievo le cose come esse sono realmente, senza preconcetti, in un documento che per necessità deve esser letto da molti e di cui quelli che, per dovere di posizione, crederanno di prendere parte al dibattito non potranno trascurare l'esistenza; quindi o non potranno più supporre e rappresentare la situazione nel modo diverso che faceva comodo alle loro tesi o dovranno confutare i fatti esposti con altri fatti, il che mi pare difficile ».

Siamo così, per merito di una sincera ed alta competenza del Parlamento e del paese, entrati, finalmente, nel campo concreto e definito della questione. Io mi propongo, nella brevità angusta che la nostra Rivista può concedere al mio studio, di esaminare, alla vigilia della discussione decisiva e, auguriamocelo, degna della Camera, il problema nelle sue condizioni specifiche di tempo e di ambiente, valutandolo nel suo complesso multiforme e nei suoi punti più sostanziali, all'infuori di ogni dibattito accademico, oramai, non fosse per altro, per la fretta del tempo e per fatali avvenimenti delle ultime ore, completamente inopportuno.

E circoscrivo l'esame a questi capisaldi:

1° Quale è mai la posizione attuale delle nostre ferrovie per sè stessa e nei rapporti con le condizioni, più obbiettivamente valutate, delle ferrovie fuori d'Italia?

2° Quale è l'opinione più tangibile e più concreta manifestata fra noi ed in quali termini e sotto quali aspetti specifici la questione ferroviaria italiana va trattata?

3° Quale, infine, la situazione che ci si ammannisce per una azienda ferroviaria di Stato?

I.

Quale è la posizione attuale del nostro organismo ferroviario?

Il domandarselo è imprescindibile dovere per chi scrive; è più alto, più imprescindibile per quelli che direttamente od indirettamente parteciperanno alla soluzione del problema.

E prendo le mosse dallo studio minuto e preciso che l'on. Rubini premette al disegno di legge sull'organizzazione della azienda statale.

(1) *Atti Parlam.* Camera Deputati n. 508-A. Disegni di Leggi e relazioni, seduta del 30 giugno '904.

Il patrimonio ferroviario contava, al 1° dicembre 1901, chilom. 16,090 di cui 14,276 a binario di normale larghezza, a scartamento di m. 1.44, e di questi, soli 1814 chilom. a doppia via o doppio binario, e 1218 a scartamento ridotto e tutti ad un binario solo. Patrimonio rappresentante, esclusi gli approvvigionamenti (carboni, metalli etc.), una spesa complessiva di 5 miliardi e 603 milioni (1).

Patrimonio meschino rispetto agli altri paesi, poichè rappresenta il 71 %, per unità di superficie, e il 55 %, per unità di popolazione, in confronto alla *media* offerta dalla Francia, Germania, Austria-Ungheria, Svizzera e Belgio. Più meschino ancora, nei confronti e nei suoi effetti commerciali ed industriali, poichè, mentre la *media* del traffico viaggiatori è – nei paesi ora cennati – di 1034 viaggi per ogni 100 abitanti, la nostra è di soli 186; al disotto, così, del 50 % alla rete straniera meno frequentata, l'ungherese; poichè, mentre la *media* del traffico merci è – sempre nei paesi ora cennati – di 370 tonn. per chilom. quad. di superficie, la nostra è, appena, di 70 tonn.; poichè, infine e per conseguenza, mentre la *media* del prodotto a chilometro è, negli Stati sopra cennati, di L. 37,458, in Italia è, appena, di L. 23,000, superiore alla sola Ungheria che ne ha una di 16,327.

Se considerassimo gli S. U. d'America, l'Olanda e, sovratutto, la Gran Brettagna, più meschino ancora apparirebbe il nostro patrimonio (2). Così che, mentre (3) le entrate ferroviarie dànno, per ogni abitante, 70 lire in Inghilterra, 47 in Germania, 44 in Francia ed in Svizzera, 37 nel Belgio e 17 in Austria, dettero in Italia appena 10 lire nel 1900; nello stesso tempo che le spese da noi, per varie e non modificabili ragioni, si mantengono assolutamente e relativamente alte.

Da che dipende questa sconfortante inferiorità? Il Rubini la spiega ed attenua con la configurazione del paese lungo e sottile; con la estesa di coste; con lo sviluppo delle tramvie. Ma se le prime due considerazioni sono fondate, non lo è la terza; di più, in Francia, in Germania, nel Belgio, in Inghilterra, in Olanda, negli S. U. d'America, e taccio dell'Austria e della Russia, il movimento lungo le vie navigabili interne è considerevolissimo (4), mentre da noi manca, si può dire, del tutto.

---

(1) 5 miliardi e 68 milioni per la costruzione e 535 milioni per materiale rotabile e d'esercizio.

2) Nell'Inghilterra (*Journ. des Transp.*, pag. 412, n. 13 ag. '904) il 1901 si contavano 2700 viaggi p. 100 chil., e (*Vòies de comunicat.*, pag. 91) più di 1200 tonn. a chm. q.

(3) V. *Journal des Transp.*, 23 luglio '904.

(4) In Francia (Colson: *Rev. polit. et parl.* pag. 358. tom. 34, anno 1902) circa 30 milioni e mezzo di tonn. (due volte e mezza il nostro traffico complessivo per ferrovia) e 4 miliardi di tonn. chilom. lungo la navigaz. interna; 17 miliardi di tonn. chilom. lungo le ferrovie; in Germania (Sympher: *Erläuterungen zu der Karte des Verkehrs auf Deutschen Wasserstrassen*, 1902, pag. 8) pel 1900 lungo le vie navigabili e su circa 10 mila chilom. 11 miliardi e mezzo di tonn. chilom.; sui 50 mila chilom. di ferrovie 36 miliardi e mezzo in cifra tonda.

Quali altre, più vere e maggiori cause, allora, intervengono a spiegare questa grande inferiorità d'Italia? Una, la più forte, la più essenziale, è quella data dall'on. Casciani nella relazione sul bilancio ultimo di previsione pel Minist. di Agr. Ind. e Comm.: « l'Italia accresce ogni anno in modo cospicuo il numero dei suoi abitanti; il consumo loro aumenta per le migliorate condizioni economiche; ma in armonia con l'aumento della popolazione e del consumo individuale non cresce la produttività del suolo nè l'intensità dei traffici internazionali del nostro paese ».

Il brillante e coltissimo redattore del *Corriere Mercantile* di Genova, a sua volta, osserva al riguardo, che non è assolutamente certo che il consumo aumenti per migliorate condizioni economiche epperò per accrescimento della ricchezza nazionale, ma piuttosto dai confronti, dai contatti delle nuove comunicazioni che creano bisogni nuovi, assorbenti le maggiori mercedi.

Certo è, in ogni modo, che la produzione italiana resta indietro di molto, e prova ne è il fatto che nel 1903 le importazioni crebbero di 69 milioni e le esportazioni scemarono di 10 milioni e mezzo.

A questa produttività scarsa, inferiore alle stesse esigenze del consumo interno, concorsero le convenzioni dell'85, i contratti vigenti? Certo, esse vi contribuirono per la concezione non felice, per gli errori di base, per l'incertezza, per gli ostacoli frapposti al libero evolversi dell'organismo; ma fino a qual punto e in quale misura sarebbe opera impossibile andare investigando. Tanto più in quanto non concorde sui fenomeni riflessi dell'industria dei trasporti si manifesta il pensiero degli economisti. Il *Leroy-Beaulieu,* p. e., contesta agli statistici ed ai pratici la giustezza del criterio, pel quale essi ritengono che lo sviluppo nell'industria dei trasporti misuri lo sviluppo della ricchezza e della produzione di un paese; e pensa, invece, che l'aumento del traffico dica semplicemente aumento degli scambi, il che, evidentemente, è cosa un po' diversa dall'incremento della ricchezza e della produzione. Così che può benissimo avvenire che la produzione cresca solo di un quarto, di un decimo ed il traffico aumenti, invece, del doppio.

Io non condivido ciecamente il concetto dell'illustre economista francese, perchè anche lo specializzarsi della produzione, che il Leroy-Beaulieu conviene essere effetto dei trasporti migliori ed a miglior mercato, non può non portare al miglioramento, all'accreditamento, all'allargamento nella zona dei mercati di consumo, epperò all'aumento della produzione; perchè il fatto stesso della necessità nell'aumento di spese, occorrenti (1) all'industria ferroviaria in seguito allo sviluppo del traffico, importa aumento notevole di materiali, di personale, di meccanismi, di ampliamenti, epperò incremento graduale, ma non indifferente, di produzione e di benessere.

Esagerato è, però, il pregiudizio che il ribassare delle tariffe ferroviarie porti senz'altro a grande aumento *netto* sia delle entrate sia

---

(1) Un milione di maggior prodotto *lordo* richiede, non dirò molto, ma tre, due milioni di maggiori spese ferroviarie.

della produzione. Perchè questo sia indubbiamente e costantemente vero occorre, nel tempo stesso, che la produzione esista, almeno allo stato latente, soffocata solo dalla crudezza dei trasporti; che la nostra produzione possa concorrere efficacemente con la produzione straniera, anch'essa avvantaggiata da quelle riduzioni di tariffe, a meno che, a tempo e misura opportuni, non la si colpisca con una maggiore tassa di penetrazione.

Tutto ciò scrivo perchè non ci facciamo soverchie illusioni, pericolose ed intempestive, e non riteniamo, quindi, che basterà od eliminare gli errori dei patti vigenti, od affidare allo Stato l'esercizio delle ferrovie per vedere la produzione italiana salire subito a grandi altezze.

Una prova è quella, cui accenna il Rubini: « i notevoli ultimi ribassi (circa 8 milioni di lire l'anno) accordati coi decreti 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1903 (sul trasporto ferroviario di molti e importantissimi prodotti del Mezzogiorno) finora non pare abbiano avuto la virtù di eccitare notevolmente il traffico. Parimenti, di parecchie anche utili combinazioni di viaggio il pubblico si serve pochissimo ».

Le convenzioni dell'85 nacquero incontestabilmente con gravi difetti di origine: infondatezza del prodotto iniziale e dell'incremento annuo nel traffico, superiori all'effettivo, che pur fu messo a base delle spese di rinnovazione e di riparazioni. Rinnovazione e riparazioni che vennero attribuite ai tre fondi di riserva - dimostratisi poi incapaci, complessivamente, a far fronte a quelle spese - e alla Cassa Aumenti patrimoniali, alimentabile con proventi assai incerti e mal sicuri; di più, insufficienza di fondi ed altro per la sistemazione delle linee, consegnate in pessime condizioni; distinzione netta, inopportuna, inefficace, dannosa, anzi, tra reti principali e secondarie; dannosa finanziariamente allo Stato, che vi lascia 6 milioni circa all'anno, ed economicamente alle regioni; assegnazione di durata, straordinariamente lunga, ai rotabili; e, sovratutto, responsabilità non definite tra Società e Stato, controlli, dovunque, draconiani nelle parole, decorativi nel fatto, inefficaci sempre, con un'amministrazione in due: del controllante, Stato, e dei controllati, Società, donde cagione di incertezze, di gelosie, di dibattiti, epperò di debolezza e di transazione a scapito del libero e fecondo procedere dell'esercizio e del servizio.

A queste cause originarie concorsero, inoltre, la comoda indifferenza delle Società, la complice accidia del Governo e la paura - sempre pericoloso egoista - nel Parlamento di sciogliere la fitta nebulosa dell'art. 103 relativo all'organico del personale. E così scrivo perchè, profondamente convinto che l'inchiesta Gagliardo nocque sensibilmente, complicando ed aggravando il problema ferroviario, nè Governo, nè Parlamento pensarono ed osarono di riprovarla e come esorbitante il mandato e come giudizio non chiesto ed illegittimo d'una delle due parti; così che, per paura di *illiberalismo*, la cosa ebbe tutto il suo effetto.

Le conseguenze che già si ebbero sono note: le Società, per debolezza di Governo, uscirono solo finanziariamente bene, lo Stato finanziariamente e moralmente venne fuori malconcio dalle indimenticate agitazioni del 1902. Nè si è giunti al termine di pretese e di concessioni.

E, mentre strano è, davvero, che l'Italia, madre del Diritto, abbia proceduto con sì scarso senno in tema di diritto positivo, il riparare non è oramai, forse, più possibile, altrimenti che con spropositati sacrifizî (1). Sacrifizî, forse enormi, che ricadranno, per inesorabile forza di cose, sugli omeri esausti, di quel disgraziato pubblico – come disse l'on. Albignente – così mal servito e di cui nessuno si cura, mentre è il solo che paga; e sopra quegli stessi ordinamenti, cui sarebbe pure indispensabile – come nelle buone macchine – la forte e durevole calma in ogni elemento dell'organismo.

Tutti questi errori originari e tutte queste colpe e indeterminatezze, tutti questi differimenti per paura o per accidia dei controllanti portarono: alla posizione sconfortante dei fondi di riserva che accumularono una deficienza che al 31 giugno 1905 sarà di 45 milioni pel secondo fondo e di 112 milioni pel terzo; al disavanzo della cassa aumenti patrimoniali, il quale a furia di ripieghi contabili – non encomievoli e prudenti, osserva il Rubini – era di 33 milioni al 30 giugno 1903; alla condizione, in cui si lasciarono le linee, inadatte da parecchio a dar passo al proprio traffico, le stazioni e le officine, procrastinando sempre le opere, non differibili senza pregiudizio enorme degli scambi e della stessa industria ferroviaria ed il cui preventivo di spesa raggiunge i 400 milioni; alla situazione assai dolorosa ed assai più imbarazzante del personale, assorta a tanta altezza da predominare essa sola tutte le altre più spinose questioni del problema ferroviario; tale da minare, in modo non valutato (2) ancora, la fortuna finanziaria del paese, la soluzione serena del problema e la rigida, consistente organizzazione del servizio ferroviario.

A completare il quadro passivo della nostra posizione ferroviaria soggiungerò che occorre liquidare i pesi delle convenzioni: pesi costituiti di tre parti. La prima riguarda: la restituzione di somme o incassate dallo Stato al 1885 o anticipate dagli esercenti pel materiale mobile e per gli approvvigionamenti; la somma presuntiva pel riscatto di linee come quelle di accesso al Sempione, concesse alla Mediterranea, e forse anche la Napoli-Eboli delle Meridionali; ed i corrispettivi delle spese fatte per le linee elettriche Varesine e Valtellinesi. Complessivamente la somma *netta* prevista (dedotte, cioè, diverse partite in L. 66 milioni totali per deprezzamenti, per migliorie, maggior valore di materiale che l'Adriatica deve riprendersi e pel saldo passivo del secondo fondo di riserva delle Meridionali) ammonta, *salvo sorprese,* a 470 milioni in cifra tonda.

Ma questa somma, che comprende anche le deficienze, già accennate, dei fondi di riserva e della Cassa aumenti patrimoniali, non desta,

---

(1) Con la legge del 1902 - la legge della *paura* - la maggiore spesa aggraverà l'Erario, fra non molto, per circa 25 milioni l'anno, esclusa la somma delle ultime richieste.

(2) Le ultime richieste portano ad un nuovo onere che non sarebbe, secondo gli stessi richiedenti, minore dei 40 milioni l'anno; ma potrebbe spingersi fino ai 123, secondo affermano le Società.

si può dire, alcuna preoccupazione perchè su di essa lo Stato già corrisponde gli interessi al tasso medio del 4 %, in cifra approssimativa.

La seconda parte dei pesi da liquidare riflette i lavori e le provviste, nè prorogabili, nè da farsi gradualmente, in parecchi esercizi, come opina l'on. Rubini, poichè gli uni e le altre servono, come opportunamente osservava l'on. Abignente, allo sviluppo ed all'andamento normale del traffico *attuale* e non del traffico *futuro;* così che « ogni ritardo sarebbe colpevole ed impeditivo del traffico stesso ». E la somma occorrente, come io scrissi nella serie di articoli pubblicati nel marzo 1903 sul *Messaggero,* ammonta almeno a 450 milioni (1) e non già a 327 come afferma l'on. Rubini.

La terza parte, in fine, dei pesi da liquidare riguarda una cifra che, per le controversie cui dà luogo il rifiuto di esatte contribuzioni da parte delle Società, desta serie preoccupazioni: la cifra dei disavanzi tecnici delle Casse pensioni e soccorso al personale delle tre reti.

La Commissione Reale ritenne che il disavanzo a carico dello Stato salisse, al 30 giugno 1905 ed *al tasso del 4 0/0,* a 127 milioni e mezzo; e quello a carico delle Società a 123 milioni e mezzo (2). Se però – osserva il Rubini – si conteggiasse al 3.50 %, la situazione risulterebbe notevolmente peggiore.

Questo è il quadro negativo degli effetti portati dalle Convenzioni e dai rapporti mantenuti fra Stato e Società. Eppure, malgrado tutti gli errori e tutte le colpe, « del cammino se n'è percorso », come dice il Rubini, come constata la Commissione Reale, come riconosce un socialista rivoluzionario, il Labriola, come convengono tutti quelli che giudicano obbiettivamente il male ed il bene della passata via.

La dotazione di *materiale rotabile* infatti, contro il generale pregiudizio, è più che sufficiente in confronto dell'Austria, della Germania, della Francia per quanto riguarda le locomotive; è superiore alla Francia, alla Germania e di poco inferiore all'Austria per quanto riguarda le carrozze; superiore all'Austria ed alla Germania e di poco inferiore alla Francia pel numero dei carri. E la superiorità resta anche in confronto con gli S. U. d'America, sia per le locomotive – perchè colà se ne contano 122 per ogni 1000 chilom., mentre noi ne abbiamo 189 – sia per le vetture viaggiatori che negli Stati Uniti sommano a 133 e da noi a 541 sempre per ogni 1000 chilom.; e solo ne restiamo inferiori per i carri (4330 negli Stati Uniti e 3348 da noi) con questo di più, che la capacità media dei nostri carri è molto al disotto degli Stati Uniti, dove predominano e tendono sempre più a predominare le grandissime capacità (50 tonn.).

Proteste e fondate, senza dubbio, si levano contro la insufficienza dei carri, potrei dire quotidianamente a Genova, non raramente altrove;

(1) Comprendo il nuovo valico di Genova, indispensabile, e la stazione di Milano; ed escludo la nuova Napoli-Roma, la Bologna-Firenze e le ferrovie complementari.

(2) Atti della Comm. Reale. Vol. I. Relaz. gen., pag. 420. — Le ultime notizie (*Giornale d'Italia,* 5 dic. 1904), dicono che molta parte fu dalla Sottocommissione legale addossata alle Società.

il male però – chi segue gli studi e le questioni ferroviarie lo sa, lo legge sovente – si verifica in tutti i paesi, in Germania, nel Belgio, in Francia, in Olanda, in Austria, in gran parte per l'ineguabilità del traffico, in parte, come a Genova, nei trasporti a nord ed a sud, e lungo la Firenze-Bologna, per la incapacità di quelle linee a dar facile e continuo passaggio al traffico merci.

Le percorrenze giornaliere e la velocità stessa dei treni viaggiatori sono aumentate così da superare del 33.7 $^0/_0$ quelle minime convenute al 1885.

Di più, « applicando al traffico dell'85 la tariffa media del 1900, che è pure gravata dalla tassa istituti previdenza, ne risulta, scrive il Rubini, che il pubblico viaggiante avrebbe risparmiato in un anno circa 10 milioni di lire » in seguito a modifiche di tariffe concordate, senza quell'ulteriore compenso che il famoso art. 44 del 1885 metteva a vantaggio delle Società. Per le merci non è possibile, data la scarsezza statistica che abbiamo, dire quanto fu il risparmio dal 1885 ad oggi ottenuto per il pubblico. Il Rubini, *grosso modo*, lo valuta a 10 milioni l'anno. Certò è però che, per il movimento complessivo ferroviario, più, forse o senza forse, si sarebbe ottenuto, se, come affermò alla Camera (1) recisamente l'ex-ministro dei LL. PP., l'on. Giusso, « il ribasso delle tariffe ferroviarie in Italia non fosse più ostacolato dallo Stato e per esso dal Ministero del Tesoro che dalle Società »; se la funzione del Tesoro, che prese poco per volta la mano ed è influentissima, a mezzo dei suoi rappresentanti, nel Consiglio delle tariffe, non fosse divenuta prettamente e solamente finanziaria, dimentica dell'altra e più importante sua missione, l'economica.

Di più: se nel 1885 l'utile delle ferrovie toccante all'Erario era di milioni 52.7, il 1902-903 giunse a 60 netti, « pur facendosi fronte alla cospicua passività di milioni 5.2 per le ferrovie secondarie e pur contribuendo con 8 milioni al conto capitale della Cassa aumenti patrimoniali ».

E ancora, si è voluto e potuto, senza tangibili vantaggi per le Società, con notevolissima utilità per il pubblico, e senza onere per lo Stato, adottare in iscala sufficientemente vasta (chilom. 1070) l'esercizio economico con tariffe estremamente ridotte.

E ancora, promessa di più fecondo e sincero successo, « colla iniziativa delle Società » esperimentammo, primi fra gli altri Stati, tutti i sistemi di trazione elettrica.

Altri miglioramenti potremmo rammentare: la velocità e comodità maggiori dei treni diretti lungo le linee principali più movimentate, pur essendosi, come è in tutti i paesi del mondo, trascurati il servizio e le comodità de' treni sulle linee secondarie; la oramai quasi totale partecipazione delle terze classi nei diretti; le agevolazioni sufficientemente larghe ai viaggiatori più abituali, ed altri ancora.

Risultato, dopo tutto, non sfavorevole, specie se si pensi non solo alle perdite sopportate dall'Erario per effetto di quei 3000 chilom. –

---

(1) Atti Parlam. sed. 29 maggio 1903, pag. 8297.

il gran patrimonio passivo - delle ferrovie secondarie; ma anche a questo, di cui per necessità di cose non può approfittarsi: che saremmo oramai assai prossimi al secondo limite del prodotto lordo ultrainiziale « oltre il quale la rimunerazione del vettore si sarebbe ridotta dal 62.50 al 50 % del prodotto lordo e tutta l'economia si sarebbe dedicata alla riduzione delle tariffe ».

Ma queste - si osserva - che sono l'indice dei favori e degli utili pel pubblico, si mantengono sempre altissime, le più alte di tutte le altre degli altri Stati. La constatazione è dolorosamente vera; ma non è vero che la causa di questa dolorosa condizione debba risalire alle Società. Giudichiamo serenamente con i dati non solo più analoghi ma più essenziali, e domandiamoci: qual'è, nei rapporti con gli altri, la importanza, quale la composizione - notevole cagione di razionali, possibili ed anche efficaci ribassi - del nostro traffico; quale lo stato naturale, tecnico delle nostre linee e dello stesso materiale; quale è, sovratutto, lo stato della nostra produttività? quale è il prodotto che le ferrovie ci presentano? e quale il costo del trasporto?

Non posso, non voglio entrare nell'esame minuto: l'indole della Rivista non lo consente; e mi limito a due di quelle indagini, le più forti e preponderanti.

L'Italia, per ragioni che qui è inutile andar esaminando, conta una quantità di personale - rispetto alle entità del traffico - che nessun'altra nazione registra. « Sulle ferrovie francesi - riferisce il Rubini - si discende a n. 200 agenti e sulle ungheresi sino a 170 per ogni milione di prodotto; la Svizzera ne dinota 219; la Germania, in complesso, 239; il Belgio (rete di Stato) 298 circa, contro i nostri 341 e più per milione di traffico; soltanto l'Austria non ci sta molto discosto con n. 322 ».

Gli stessi Stati Uniti d'America, che notavano (1) al 1900 circa 7 miliardi d'entrata, avevano più di un milione d'agenti (2), epperò 143 persone per ogni milione di prodotto.

Di più: il costo del combustibile - non parlo dei metalli - è da noi più di 3 volte superiore a quello in Germania (3) ed in Inghilterra, e non molto meno di tanto in Olanda, Belgio e Francia, ove si mantiene intorno alle 14 lire.

Or, poichè il personale costituiva (4) al 1900, una spesa di 133 milioni l'anno (compresa anche la quota per diarie e contributi agli

---

(1) *Financial Times*, ag. 1901.

(2) Caratteristica è colà la estrema prontezza nell'adattare il numero del personale alle esigenze del servizio: nel 1890 si contano 749 mila agenti; e 873 mila nel 1893; nel 1894, in seguito allo scoppiare di una crisi violenta, ne troviamo 779 mila; nel 1897, invece, 823 mila; nel 1901 più di 1 milione; eppure dal 1890 al 1895 si costruirono 5 mila chilometri all'anno di nuove linee e 7000 nel 1899 e 7400 nel 1899!

(3) *Statistique de l'Industr. minérale* (1902), pag. 272. Parigi, Imprimerie Nationale: L. 10,5 in Germania, 36 lire in Italia la tonn.

(4) *Relaz. Ispett. Ferr.* pel 1900. Roma, 1902, pag. 625.

istituti di previdenza) e maggiore onere rappresenterà fino al 1905 e dopo, se il personale nostro *potesse* ridursi alla cifra, non dirò della Svizzera e della Francia, ma della Germania, che ci distanzia di parecchio, si avrebbe un guadagno minimo, rispetto al 1900, di circa 40 milioni all'anno.

Poichè noi paghiamo il combustibile circa 36 lire la tonnellata, se potessimo averlo al prezzo che l'acquista la Germania, cioè a 11 lire ed anche meno, risparmieremmo, sovra una spesa (1) annua di circa 39 milioni, altri 27 milioni all'anno; e il guadagno sarebbe maggiore col tempo.

In complesso, dunque, guadagneremmo 67 milioni, siano pure 65, cioè tanti quanti basterebbero per ridurre *subito* le tariffe del 23 % in cifra tonda, e del 30 % circa di qui a poco, arrivati al secondo limite su cennato del prodotto ultrainiziale. Così, anche ridotte del 23 p. 100, le nostre tariffe risulterebbero di parecchio inferiori a quelle prussiane, svizzere, inglesi, olandesi, francesi, spagnuole; quasi identiche a quelle del Belgio e di Danimarca e solo superiori a quelle austriache di Stato ed alle russe.

In ogni modo, lo sbilancio annuo ferroviario per lo Stato, ammontante (2) a 143 milioni, sbilancio, cui deve provvedere - come disse argutamente ed esattamente l'on. Pellegrini - *chi sta a casa*, verrebbe invece limitato a 76 milioni.

* * *

Questa è la posizione nostra ferroviaria alla vigilia della improrogabile decisione.

Decisione sul cui sereno assetto pesa, fra l'altro, il pregiudizio di molti, che non solo la tendenza odierna degli Stati sia per la nazionalizzazione delle ferrovie, ma anche, e più, che l'esercizio di Stato abbia dato risultati eccellenti dovunque venne assunto e che cattivi ne diano, invece, i regimi privati.

Orbene, parmi opportuno a questo proposito mettere le cose al loro posto.

L'on. Rubini scrisse: un uomo illustre ebbe a dire: « noi riponiamo troppa fiducia nei sistemi e guardiamo troppo poco all'uomo », che qui interviene, meglio che altrove, colle sue abitudini, colle sue attitudini, coi suoi concetti. Io dirò di più: noi guardiamo e discutiamo troppo i sistemi quando, come pensava Macaulay, occorrerebbe considerare non le leggi che governano un paese, ma il paese che quelle leggi deve rispettare ed eseguire. Noi, invece, pensammo sempre di andare in giro pel mondo, raccogliendo qua e là tutto quanto a noi parve il meglio degli organismi nei pubblici servizi, poco curanti di studiare se

(1) Ibid., pag. 627.

(2) Conteggiando i 30 milioni della somma a calcolo presunta fra gli utili indiretti e risparmi di spese per trasporti sulle ferrovie a beneficio dell'erario; ed escludendo i 30 milioni dovuti alla tassa di ricchezza mobile sui titoli ferroviari, somma che si presume dal Rubini, e giustamente, si avrebbe quasi la stessa su altri investimenti del capitale.

concorrano analogie di razza, di costumi, di energie, di organizzazioni politiche.

Ci accade, così, di citare a cuor leggiero la Germania, ed ora anche la Svizzera; di appoggiarci, con una sconfortante superficialità, ai risultati apparenti del regime ferroviario belga, senza conoscere nulla di quello che v'è di veramente buono, di veramente cattivo, di veramente analogo alle nostre condizioni di razza, di temperamenti, di sviluppo economico.

Che cosa, infatti, direbbe mai all'Italia un esercizio ferroviario perfetto in Germania, in Isvizzera, nel Belgio? Che, forse, l'Italia è la Germania, il Belgio, la Svizzera? che, forse gli italiani sono i tedeschi, i belgi, gli svizzeri, e le condizioni nostre, politiche, geografiche, economiche, sociali sono le condizioni di quei paesi? Con la stessa argomentazione, con la stessa fondatezza di argomentazione potremmo dire che perfetto può essere da noi l'esercizio privato perchè perfetto lo troviamo nell'Inghilterra, nell'Olanda, nella Francia, negli Stati Uniti d'America.

La questione è, invece, tutta quanta in noi stessi, nei temperamenti nostri, nella nostra educazione e struttura politica, nella nostra produttività, nella nostra configurazione geografica.

La Germania? il gran modello dell'organizzazione ferroviaria statale? Ma la Germania notava, prima di ogni altra cosa, un movimento di 899 milioni di viaggiatori il 1901 su 53 mila chilometri di linee, mentre noi, con circa 15,500 chilometri, non arrivammo a 62 milioni, così che se lo sviluppo ferroviario nostro è, rispetto a quello germanico, di circa 0,30, il movimento viaggiatori è di circa 0,07; la Germania registrava, il 1901, un movimento di circa 336 milioni di tonnellate, mentre noi arriviamo appena a 21 milioni e, a parità di sviluppo ferroviario, dovremmo giungere a 100 milioni; la Germania ha, nella composizione del traffico, quello che lo stesso Thielen, ministro dei Lavori Pubblici, affermava non ha alcun paese: un movimento carboni che è il 42 % del traffico totale sulle ferrovie di Stato, mentre da noi è appena, il 15 %; la Germania con le figure speciali, dei *groupeurs* (incaricati di sorvegliare le spedizioni in dettaglio e mandarle riunite in vagoni completi) ai quali, come calcola il Colson, (1) accorda guadagni variabili dal 20 al 50 p. 100, ha ottenuto che i $^{19}/_{20}$ dei trasporti vengano fatti a carri completi; la Germania ha una quarta classe viaggiatori che nasconde la verità delle cifre del prodotto medio d'un viaggiatore-chilometro, così che il Kauffmann (2) ed il Picard (3), affermano che, per tale rettifica, essa sale da cent. 3,43 a 4, quanta è da noi; la Germania ha metà almeno delle sue ferrovie in pianura rasa, mentre noi non ne abbiamo che una frazione minima; la Germania ha combustibile a buonissimo mercato, ed intere, vastissime regioni industriali, commerciali ed agricole, mentre noi attraversiamo

(1) *Transports et tarifs*, pag. 547.

(2) *La polit. franç. des chem. de fer*, pag. 935.

(3) *Traité des chem. de fer*, Tom. IV, pag. 267.

lunghezze grandissime di rete e regioni intere squallide per improduttività industriale e commerciale, e, di più, siamo tributari completamente dell'estero pel combustibile delle locomotive. E ancora: tutte le condizioni del popolo tedesco sono profondamente dissimili dalle nostre; l'amministrazione tedesca, p. e., non è l'amministrazione italiana; perchè non basta dire amministrazione pubblica per dire una buona amministrazione: essa non è «segnata nel tempo e nello spazio: ma è invece emanazione del popolo, risentendo quindi di tutte le sue virtù e di tutti i suoi vizî» (1). Datemi - diceva il Barazzuoli (2) - il principe di Bismarck, datemi il regime prussiano costituzionale e non parlamentare ed allora discuteremo se convenga adottare l'esercizio di Stato».

E ancora: in Germania i fautori del regime attuale ebbero forti e convincenti ragioni per sostenerlo e farlo adottare: il frazionamento grandissimo delle reti private; l'anarchia risultante; gli abusi della concorrenza; la confusione negli allacciamenti delle linee private e di quelle statali; la complicazione delle tariffe; la piena e completa padronanza delle tariffe per raggiungere i fini di un protezionismo che si imponeva o si credeva necessario; il criterio essenzialmente politico-militare (3); mentre tutte queste ragioni per noi non esistono affatto.

Malgrado tutto, però, questo esercizio statale non è modello perfetto, se non per i fautori del regime governativo fuori della Germania. Caratteristica, infatti, incontestata dagli stessi ministri, anzi per volere dei varî ministri succedutisi, è in Germania il fiscalismo dell'azienda; la soggezione completa dell'amministrazione tecnica a quella del Tesoro, della funzione economica a quella finanziaria.

Sotto questo punto di vista la difesa che fecero in Francia e dei deputati alla Camera ed il Milhaud (4) nel suo libro recente è fondata; la Germania fa degli eccellenti affari colle ferrovie (5). Ma economicamente è la difesa ancor valida? Che direbbero i socialisti riformisti e i radicali più o meno legalitari se essi sapessero che la Germania ricava dall'esercizio il 6 per 100, come dice il Colson, se non come altri (6) sostiene e documenta il 7,30 ed anche il 10 % del valore patrimoniale ferroviario? Che direbbero se sapessero che, malgrado ciò, malgrado le promesse fatte prima dell'assunzione, malgrado le proteste di deputati, di organizzazioni economiche, di stampa e contro le difese, un po' scarse di numero (7), dei vantaggi economici ottenuti, stanno le dichiarazioni di *tutti* i ministri succedutisi in Germania? Dal May-

(1) Cabiati ed Einaudi, *Critica Sociale*, 1901, pag. 196.

(2) *Atti Parlam.* 1884, pag. 10026.

(3) Picard, op. cit., vol. I, pag. 682.

(4) *Le rachat des chemins de fer*. Parigi, 1904, pag. 117...

(5) Il Picard l'aveva scritto (vol. I, pag. 667, op. cit.) fin dal 1887: «au point de vue financièr l'opération a réussi: les lignes ont été rachetées à bas prix et leur rendement s'est notablement accru».

(6) V. *Deutsche Rundschau* del giugno 1901.

(7) Wagner, *Finanzwissenschaft*. 3ª ediz., pag. 661, tom. I; Heckel nell'*Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, pag. 75. (1902).

bach, infatti, che restò 13 anni al governo ed era ministro quando si applicò il regime statale, al Thielen, al Miquel, il rigido tutore delle Finanze, al Rheinbaben, tutti i ministri dichiararono che le condizioni del bilancio statale – ad esso le entrate ferroviarie contribuiscono nella misura del 30 % – non permettevano riduzioni e modifiche; il Budde, anzi, più recisamente e francamente esclamò: « *i trasporti ferroviari devono essere la spina dorsale delle finanze prussiane* ». È per questo che il Kauffmann, le cui considerazioni furono ribadite da fatti e da uomini succeduti dopo la pubblicazione del suo libro notissimo, scriveva: (1) « que preuve cette mauvaise excuse, si non que les chemins de fer en Prusse sont, au sens fiscal, un des ressorts du Ministère des Finances? » Orbene, faremo meglio noi lusingando il paese di voler separare la funzione economica dalla finanziaria con un'azienda autonoma? Vedremo che, per inesorabilità inevitabile di cose, il disegno di legge, sul quale si dovrà discutere dal Parlamento, non ha come in Germania che questa sola preoccupazione: la finanziaria; e, come in Germania, farà del ministro del Tesoro l'arbitro vero e supremo dell'azienda.

L'obbiettivo fiscale; l'obbiettivo di scansare le noie di rimborsi arriva in Germania fino al punto di esigere per ogni domanda di questo genere un diritto di scrittura di L. 1.25. Il nostro disegno di legge va, come vedremo più in là, fino a calpestare le norme più ovvie di diritto; così che, se in Germania la trovata ingegnosa partorì l'effetto di ridurre il numero dei reclami del 33 e mezzo p. 100, in Italia, oltre agli effetti non ponderabili, ma gravissimi, per gli speditori, lo Stato arriverà, certo, a sopprimere col fatto ogni diritto di questi ultimi.

E sì che in Germania, il paese del regime modello, la complicazione (2) delle tariffe, altro male non ingiustamente rilevato da noi, tende a prendere il *record* della confusione: per le voci a *tasse normali* – non eccezionali – bastavano nel 1881 sole 67 pagine; oggi ne occorrono 137; il numero delle merci da trasportarsi senza responsabilità dello Stato si comprendeva in 74 pagine, oggi non ne bastano 157: per quelle delle nomenclature inscritte nella tariffa *speciale* 3 si è passati da 63 pagine a 173, e da 52 a 97 per quelle della tariffa speciale 2.

Ed, infine, per quelli che giudicano il problema con la coscienza più severa delle responsabilità che assumono davanti al paese, ecco alcuni dati (3) che ci serviranno più in là e che concorsero a rendere critica da qualche anno la posizione finanziaria dello Stato amico: anno 1900, mercè il contributo ferroviario, si ebbe un'eccedenza di 89 milioni di lire; anno 1901, le ferrovie dettero 100 milioni di lire (sovra mezzo miliardo d'entrate totale) al di sotto delle previsioni; pel 1902-

---

(1) Discorso ministro Rouvier in Francia. V. *Journal des Transports*, 30 gennaio 1904, pag. 63.

(2) V. Peschaud. *Les reseaux d'Etat et tarifs. Rev. polit. parlam.* 1903 pag. 261 e 495 tom. 36.

(3) Milhaud, libr. cit. pag. 116 e *Le monde économique*, n. 3 maggio 1902, pag. 548.

903 il Thielen (1) prevedeva diminuzioni che risultarono col fatto meno sensibili; nel 1903 si prevedeva pel bilancio di Stato un deficit di 89 milioni e si ebbe, invece, mercè il contributo delle ferrovie, un eccedenza di 22 milioni.

Or questa è una posizione spaventosa per un finanziere dello Stato; posizione che spiega lo scatto del ministro Thielen al Reichstag: « ma nessuno mi dà ancora delle entrate sufficienti per riformare tali prezzi (delle spedizioni a vagone completo) ed io non posso scuotere tutta la vita economica del paese » (2). E questo egli diceva mentre le ferrovie davano il 7.22 p. 100 di utili al capitale ferroviario e ammortamento in 16 anni (3) è stato, appena, del 4,60 0[0, mentre in Francia le Compagnie, per conto e nell'interesse del proprio garante, lo Stato, ammortizzarono, nello stesso periodo di tempo, il 13 p. 100!...

E nel Belgio? Nella discussione dell'84 alla Camera nostra questo fu il modello del regime ferroviario per i fautori dell'esercizio statale. Ora non lo sarà più, di certo, o, per lo meno, sarà il terzo dei modelli da presentare.

Il Governo ha nelle sue mani poco più di 4000 chilom; poco più di 500 restano in quelle di società private, che crearono la rete belga, riscattata poi dallo Stato per considerazioni politiche: l'esclusione cioè del monopolio che i capitalisti olandesi facevano delle ferrovie tra Ostenda, Anversa ed il Reno.

E quali sono le condizioni specifiche del Belgio? Una rete ferroviaria, la più densa di tutto il mondo per unità di superficie; un commercio, per unità di abitante, il primo di Europa, mentre noi siamo all'ultimo posto come commercio in cifra assolutamente e solo dopo di noi è la Russia in cifra relativa alla popolazione; un movimento ferroviario – sui 4000 chm. – il quale era di 115 milioni di viaggiatori al 1899 (noi ne dovremmo contare, al confronto, 460 e non ne contiamo che 61); un movimento merci che va verso i 60 milioni di tonn., mentre il nostro è tre volte minore, pur avendo uno sviluppo di linee quattro volte maggiore; il che significa che il nostro movimento merci è *dodici* volte minore.

Con una popolazione densa ed attiva, piena di ricchezze sotterranee considerevoli, situata tra la Francia, la Germania del Nord e l'Olanda; con una eguabilità mirabile nella distribuzione dei centri economicamente importanti (Anversa, Ostenda, Gand, Liegi, Namur, Charleroi, Philippeville, Arlon, Malines, Furnes...); con una frontiera di appena 300 chilom., ove, come scrive il Campredon (4), ogni 15 o 20 chilom. trovate una linea belga prolungante una linea francese, senza contare le linee prolungantesi in Olanda ed in Germania; con una rete di linee internazionali notevole per numero e per importanza, costi-

(1) *Bullett. de la Comm. intern. du Congrès de chem. de fer.* 16 luglio 1902, pag. 569.
(2) Ibid. art. di Colson, pag. 567.
(3) Discorso Rouvier. *Journal Offic.*, seduta 26 genn. 1904, pag. 139-142.
(4) « *Voies de communications* » 1889 (Parigi, Ed. Dunod), pag. 201.

tuenti, fra l'altro, il passaggio obbligatorio delle comunicazioni tra l'Inghilterra e l'Europa centrale; con tutte queste condizioni speciali le ferrovie non potevano non avere nel Belgio una missione preponderante nello scambio e nella circolazione delle ricchezze. Di più: una configurazione topografica eccellente: tutte pianure; una costituzione geografica diametralmente opposta alla nostra; una fortuna privata assai più equamente distribuita; una composizione nel traffico che è identica a quella germanica per le materie pesanti e di prima necessità alla produzione del paese.

Questo è il quadro nelle sue linee essenziali, che non dobbiamo dimenticare nei nostri confronti. Un quadro, ove manca una caratteristica, che è, appunto, quella comune anche a noi: la organizzazione politica e la prevalenza parlamentare.

Prevalenza parlamentare che tarpò le *ali* a quello che poteva e doveva essere lo sviluppo economico delle ferrovie belghe, e precipitò la condizione finanziaria dello Stato ferroviere.

Prevalenza parlamentare che faceva scrivere - io cito documenti ufficiali di altissimo valore - al relatore del 1899 alla Camera belga: « l'aumento del coefficiente d'esercizio malgrado l'enorme aumento delle entrate, è dovuto a questa causa principale: il Parlamento. Ad ogni istante, qualcuno domanda miglioramenti di servizi, nuove stazioni, tariffe di favori per le industrie che gli interessano. Ed è male inerente all'esercizio di Stato *où l'argent de tous semble n'être l'argent de personne* ».

Prevalenza parlamentare, la quale dette occasione al Rouvier, interrotto dal riscattista on. Bourrat che la confermava per tutti i Parlamenti e sempre, di esclamare: « sì, sempre, e forse l'animo vostro non è abbastanza colpito dalla distinzione necessaria a farsi sotto il punto di vista dei risultati dell'esercizio di Stato, *suivant que le pouvoir exécutif du pays est un pouvoir fort ou débile* ».

Precipitò, scrissi, la posizione finanziaria dello Stato ferroviere, perchè, così affermò il Renkin (1), relatore del bilancio ferr. 1903 alla Camera belga: « aujourd'hui la dette des chemins de fer de l'Etat est confondue dans la dette nationale »; confusione pericolosa e funesta, malgrado il Belgio fosse un paese di libertà commerciale, funesta alle sorti dell'industria ferroviaria, epperò allo sviluppo economico del paese.

La distinzione, la separazione netta fra lo Stato-potere e lo Stato-industriale, manca nel Belgio, come manca nella Germania, manca nel progetto di legge, che sarà base delle prossime discussioni in Italia, e manca, in verità, in tutte le varie edizioni comparse da noi per l'autonomia dell'azienda ferroviaria, compresa l'edizione, forse la meno imperfetta, dell'on. Carmine.

Il Milhaud (2), il quale conviene che in Prussia le ferrovie di Stato versano da 4 a 5 cento milioni al Tesoro, « dont ils ne reçoivent

---

(1) *Journal des Transports* - Discorso Rouvier - 30 genn. 1904, pag. 62.
(2) Libro cit., pag. 221.

rien » e che nel Belgio avviene altrettanto, osserva che la « cloison étanche », il tramezzo stagno del Rouvier, fra lo Stato-potere e quello industriale si ottenne in Isvizzera, dove l'amministrazione ferroviaria federale non dà nulla al Tesoro e dal Tesoro nulla riceve.

Ne parlerò più tardi; intanto resta il fatto incontestabile che, malgrado tutte le eccezionalmente buone condizioni tecniche ed economiche del paese, nel Belgio le ferrovie non danno all'economia nazionale i vantaggi diretti conseguibili e restano all'arbitrio ed alle influenze parlamentari in tale misura che si dovette – come disse l'on. Zanardelli (1) alla Camera – nella discussione del bilancio ferroviario ridurre a dieci minuti il discorso di ciascun deputato e ad *otto* il numero degli oratori. E fu in grazia di questa limitazione – osservò spiritosamente il ministro delle strade ferrate, il Liebaert – che 32 oratori soltanto sfilarono alla tribuna!

Così che il Renkin, mentre considerava che « la vérité est que l'exploitation par l'Etat est bureaucratique et politique, qu'elle subit la répercussion des influences électorales, tandis que les Compagnies exploitent industriellement », concludeva così la sua notissima relazione: « non dicemmo che le ferrovie fossero un cattivo affare, nè che la loro situazione fosse definitivamente compromessa. Ma costantando nel paese un ottimismo dannoso, appoggiato all'ottimismo dei resoconti annuali, ma preoccupati dell'avvenire finanziario, noi abbiamo, conforme ad una verità evidente, provato che « bien loin d'être pour le Trésor une abondante source de revenus, les chemins de fer tendaient à devenir une source de charges *redoutables* »; oneri spaventevoli dovuti al fatto dell'enorme aumento nelle spese d'esercizio e nel personale; oneri i quali dettero un deficit di 6 milioni proprio nell'anno 1901 in cui il prodotto lordo a chilometro saliva da 36 a 54 mila lire!

Nè credo inopportuno mettere in risalto una situazione di fatto che i più ignorano da noi, ed è questa: le tariffe *effettive* delle merci, al contrario di quanto appare dalle tabelle riportate dal Rubini (2), sono, per distrarre il traffico dalle vie d'acqua e fare concorrenza alle ferrovie olandesi francesi e tedesche, mantenute basse per le grandi distanze, salvo a rifarsi (3) nei trasporti a brevi distanze (50 e 100 chilometri).

Addirittura sleale, peggio che in Germania ed in Francia, è, poi, la lotta contro la navigazione interna, accordando, come afferma il deputato Hellepute, tariffe specialissime a quanti abbiano accesso alle vie d'acqua, e negandole a quanti questo accesso non hanno.

Per le tariffe viaggiatori, che non sarebbero inferiori alle nostre se, come dissi, il numero degli agenti ferroviari ed il combustibile fossero identici ad unità di confronti, ho dimostrato, in un articolo che pubblicherà la *Riforma sociale,* che, per le brevi distanze (4) e fino a

---

(1) *Atti Parl.* seduta 3 giugno 903 pag. 8579.

(2) Relaz. cit., pag. 116... Nelle tabelle, del resto, vi sono molte voci, il cui trasporto da noi costa meno.

(3) Pescaud, art. cit.

(4) Da noi, il percorso medio viaggiatori è oscillante intorno ai 42 chilometri, nel Belgio di 22.

100 chilometri, il biglietto di II e III classe nei diretti (le prime classi furono soppresse) costa più nel Belgio che da noi.

Quello che, insomma, è stato, se non è ancor oggi, fino a ieri il regime ferroviario di Stato nel Belgio è sintomaticamente definito dalla contabilità fittizia tenuta dal Governo per nascondere la scarsa produttività effettiva ed i metodi strani d'amministrazione, cagione vera, incontestata al Renkin, di quei risultati che il relatore affermò e documentò non brillanti; di quei metodi amministrativi che il Renkin definì inesatti, antindustriali e cosifatti che « l'Etat gagne beaucoup moins « d'argent et même en perd au moment où il fait plus de transports « que jamais » (1).

Per chi, insomma, ha seguito e segue l'esercizio ferroviario nel Belgio, ed abbia letto la relazione Hardy de Beaulieu del 1880; quella Fris del 1892; quella della Federazione delle Associazioni commerciali ed industriali del 1898 e quelle ultime del Renkin, comprenderà e giustificherà quanto dice il deputato Hubert, membro della maggioranza governativa belga: « c'est une erreur fatale d'ériger à la hauteur d'un « dogme l'exploitation des industries par l'Etat » (2), e quello che esclamò un deputato pubblicista: « le ferrovie, quando erano amministrate dalle « Compagnie, erano sotto il controllo dei poteri pubblici, ma ora che « sono sotto l'esercizio governativo, chi controlla lo Stato? »

E la Svizzera, l'altro Stato democratico? Essa riscattò, per ragioni patriottiche, poichè – come attesta l'ambasciata di Francia a Berna (3) – le obbligazioni ferroviarie erano tutte nei portafogli francesi, e le azioni in quelli tedeschi.

Verò è che lo scopo non fu completamente raggiunto, poichè – come scrive l'Haguet (4) – oramai le obbligazioni 3 $^1/_2$ $^0/_0$ delle ferrovie svizzere sono nelle saccocce dei monaci cacciati di Francia; ma ciò a noi non interessa affatto. A noi preme di vedere se, pur essendosi, da pochissimi anni, nazionalizzate le ferrovie, la Svizzera possa dirsi lieta della decisione presa o non abbia, piuttosto, di già ragione quel grande cittadino dell'Elvezia, Numa Droz, instancabile oppositore del regime federale.

Quanto è avvenuto già, quanto sta avvenendo autorizzebbero, per lo meno, a ritenere che l'esercizio federale non abbia raggiunto, neppure lontanamente, tutto quello che i fautori del regime federale andarono proclamando prima e dopo del *referendum*. Le promesse, certo, non mancarono ai contribuenti ed agli agenti; e le promesse non furono, dirò meglio non potettero mantenersi. Forrer (5), consigliere federale e « chef du département des Finances », disse: noi resisteremo davanti ad ogni pericolo; « il dovere di tutti i partigiani del-

(1) *Journal des Transports*, pag. 375, n. 8 agosto 1903.

(2) *Rev. polit. et parl.*, tom. 36, art. di Peschand, 1902.

(3) Proposta di legge Bourrat. Camera Francese, 1900, pag. 462, Annexes n. 1734.

(4) *Le rachat des chemins de fer Suisses*, 1903, pag. 5.

(5) *Journal des transports*, 20 febbr. 1904, pag. 102.

« l'esercizio di Stato è ora di resistere e vegliare; le autorità fede« rali hanno un dovere somigliante. Poco importa, d'altronde, che esse « guadagnino o perdano popolarità! » E le autorità federali hanno, in verità, ascoltato l'ammonimento: è noto che fin all'Assemblea Federale, cioè fin alla Camera dei Deputati, il Consiglio Federale contesta il diritto di approvare, epperò di discutere e controllare il bilancio ferroviario; non è noto, però, ugualmente e riuscirà interessante il sapere, che la direzione delle ferrovie federali tende a liberarsi, col fatto, dal controllo e dalle inframmittenze politiche; non è noto, del pari, e riuscirà egualmente utile il sapere che in Isvizzera, paese ultra-democratico, si è deciso di non ammettere nei Consigli dipartimentali i rappresentanti del personale ferroviario.

Con una costituzione politica come quella Svizzera, ove, fra l'altro, i consiglieri federali, cioè i ministri, restano in servizio 10 anni in media (1), e non esiste quella formidabile causa di transazioni e di trasfigurazioni parlamentari ch'è il voto di sfiducia, un esercizio ferroviario di Stato può dare tutte le garanzie di un eccellente regime. Eppure, malgrado la Svizzera sia riuscita, col fatto, ad organizzare un'azienda ch'è la meno dipendente dallo Stato-potere, o, per dir meglio, un'azienda che lo Stato-potere lascia, il più che è possibile, indipendente, l'andamento ferroviario non è quello che il paese attendeva, e finanziariamente ed economicamente e nei rapporti col personale.

Finanziamente perchè, malgrado la difesa che ne fa il Milhaud (2), l'amministrazione ferroviaria riconosce, essa per la prima, le condizioni difficili in cui si trova. Sarà stato, bisogna dirlo, inesatto il Rouvier, affermando che l'equilibrio del bilancio federale era in pericolo, poichè egli doveva dire che in imbarazzo era, invece, il bilancio dell'azienda ferroviaria, assolutamente separato dal Tesoro federale; ma ciò non dice che le cose ferroviarie vadano finanziariamente bene. Ed in ciò implicitamente conviene lo stesso Milhaud.

Economicamente, perchè le riduzioni di tariffe, e pei viaggiatori, fatte prima del 1904, e per le merci, fatte dal 1° maggio di quest'anno, non sono, certo, quelle che si lasciarono credere al paese, ed, in ogni caso, molto notevoli. Esse non distanziano le nostre, che sono le più alte, se non di poco, pur presentando la Svizzera (anno 1901) un movimento viaggiatori pari al nostro, ed un movimento merci di 14 milioni, cioè i due terzi del nostro, avendo uno sviluppo di rete quattro volte minore ed una popolazione dieci volte più piccola.

Sotto il punto di vista del personale (che il Messaggio (pag. 46) si lusingava ridurre di 600 agenti e la fatalità delle cose ha costretto ad aumentare) perchè il Milhaud non contesta che gli agenti siano ancora mal retribuiti, peggio retribuiti delle compagnie francesi, e si allieta, elevando un inno al patriottismo degli agenti, non ancora pareg-

---

(1) Discorso Balenzano, sed. della Camera dei Deputati, 2 giugno 1903, pag. 8495. Dal 1848 al 1803 vi furono poco più di 30 consiglieri: uno di essi restò in carica 30 anni, quattro più di 20.

(2) Libro cit., pag. 53.

giati agli altri delle altre amministrazioni federali, i quali, egli dice, saranno tanto buoni di attendere fino a che questo miglioramento, per ora impossibile, potrà essere loro fatto. Intanto il *Journal suisse des chemins de fer*, organo, come riporta il *Journal des Transports* (1) degli agenti della rete federale, pubblicava, qualche giorno dopo la edizione Milhaud, una nota di quegli agenti alla direzione generale delle ferrovie federali, nella quale si diceva: « speriamo che un'amministra« zione di Stato si mostrerà larga col suo personale come una Compa« gnia privata » (l'*Est* di Francia).

L'esercizio federale delle ferrovie è, però, in Isvizzera, da troppo poco tempo attuato perchè si possa trarne delle deduzioni serie e serene. Che, anzi, se mi si consente di esprimere il pensiero mio intimo, dirò che nutro molta fiducia che la nazionalizzazione delle ferrovie elvetiche riuscirà efficace all'economia del paese e finanziariamente non dannosa. E riuscirà, io penso, perchè la Svizzera può contare sovra una rigida, sovra una esemplare organizzazione ferroviaria, politicamente diretta da un Consiglio federale che « si considera come corpo « amministrativo e gode di una continuità di tradizioni, di una sere« nità di esistenza, ignote affatto fuori della Svizzera » (2). Riuscirà perchè il paese può confidare sopra un'eletta schiera di ufficiali, che giungono fino a negare (3) – la cosa è degna di nota per noi – ai deputati federali una carta di abbonamento generale in II classe a prezzi più ridotti degli altri; che costringono i rappresentanti del paese a pagare, se la vogliono, 470 franchi l'anno, giustificandosi col dire che gli abbonamenti generali erano già tanto ridotti che non permettevano ulteriori riduzioni. E sapete a quale onere si sarebbe dovuto mai sobbarcare il bilancio dell'azienda? All'onere di 89,000 lire l'anno!

Riuscirà perchè l'onestà insospettabile dei governanti è la più grande salvaguardia delle leggi e la più forte garanzia pei cittadini. Sì, un paese che ha un governo quasi inamovibile e porta ai governanti ed alle leggi il più profondo ossequio, può affrontare con animo tranquillo esperimenti siffatti.

Ma siamo noi in queste condizioni di uomini e di istituti?

L'Austria-Ungheria.

Dirò dell'Ungheria prima: l'Austria non ha, si può affermare, che imitata la politica ferroviaria dell'Ungheria.

Lo Stato esercita in Ungheria più di 13,500 chilometri; 3300 circa ne esercitano le Compagnie.

L'Ungheria riscattò, per la supremazia non più tollerabile delle società private, tutte austriache, miranti a fare di Vienna la capitale esclusiva della monarchia di Asburgo a scapito di Pest, e di Trieste, a scapito di Fiume, il centro monopolizzatore del commercio marittimo.

Il passo fu audace, specie se si consideri che la politica delle co-

(1) N. 13 agosto 1904.

(2) *Atti Parlamentari*, pag. 8495, 2 giugno 1903. Discorso del ministro Balenzano.

(3) *Journal des Trasports*, pag. 624, n. 26, dic. 1903.

municazioni ferroviarie in Ungheria chiedeva non già, come in altri Stati, dei perfezionamenti, ma la creazione, addirittura, del movimento, scarsissimo e per la poca produttività delle regioni e per le tariffe elevatissime, superanti, in media, del 30 % le attuali tariffe nostre. Passo audace, che fu dato da un uomo di Stato di larghissime, eccezionali vedute, il de Barros, che comprese l'efficacia di arditissime riforme in un paese quasi vergine economicamente, pieno di risorse industriali e commerciali, soffocate o dall'assenza di ferrovie o dalla mancanza di facili e frequenti trasporti a buon mercato. Efficacia resa più larga, più stabile, più promettente dal contemporaneo maraviglioso (1) sviluppo delle reti secondarie d'interesse locale.

Ma la famosa riforma del de Barros, sulle cui orme molti ritengono facile ed opportuno andare a proporne la ripetizione, non ebbe, in verità, quale obbiettivo intimo e supremo, l'economia del paese, a scapito della politica finanziaria. La posizione dello Stato di fronte alle società private era tale che il Governo non poteva non vedersi costretto ad annientare queste ultime in qualunque modo e con qualunque mezzo. Proibì, prima, alla Staatsbahn le diminuzioni massime di tariffe; e se vi acconsentì, dopo, fu perchè ebbe mezzo di rendere illusoria quell'autorizzazione. I 228 chilom. p. e., tra Bruck e Buda-Pest, delle linee di Stato, i quali sarebbero, stando alla tariffa de Barros, costati il 14.27 p. 100 più che la linea della Staatsbahn, con una dichiarazione speciale il Governo li tassò come se fossero di 225 per rientrare nel prezzo della 13ª zona e non già nella 14. Similmente fece con la Sudbahn, a cui negò il ribasso del 15 p. 100 allo scopo di richiamare, sulle linee di Stato, la quasi totalità del traffico verso l'Adriatico!

Con questi mezzi, che il Cottrau diceva disonorerebbero qualsiasi galantuomo (2), il Governo strinse la Staatsbahn a cedere le sue linee ungheresi allo Stato, a condizioni per essa onerose: così quel traffico, che altrimenti sarebbe sfuggito, fu ricuperato.

E che questa fosse la finalità del de Barros e dello Stato ungherese, lo prova il fatto che, appena, nel 1891, la Staatsbahn capitolò – la parola è giusta – il Governo modificava la sua politica e, per riparare al deficit finanziario, elevava una prima volta (3), il 1892, le sue tariffe, e poi ancora nel 1899 e poi ancora nel 1903.

Così che proteste alte si levano contro lo Stato (4); così alte e numerose che le agenzie di reclami ferroviari spuntano fuori come funghi.

Questa è la condizione vera delle cose in Ungheria; ma innegabile è che la riforma del de Barros e la politica – non meno colpevole solo perchè fatta per un interesse obbiettivo dello Stato ungherese –

---

(1) De Freund, *Annales d'Ecole des sciences polit.*, 1898, pag. 742.

(2) *Lo Stato. ferr.* pag. 50 della *Rassegna.*

(3) *Rev polit. et parl.*, tom, 36, anno 1903; e Carmine - *Nuova Antologia*, 1901, pag. 112.

(4) *Zeitung des Vereins*, 17 marzo 1900.

portò sufficiente risveglio economico in una regione ove era quasi tutto da creare. E furono, perciò, politica e riforma consentanea e adeguata alle condizioni specifiche del paese.

Quelli, poi, che vedono, oltre l'economia nazionale, la necessità di una produttività reale, diretta, finanziaria per lo Stato, troveranno che il regime governativo non fu, non è lusinghiero e confortante.

Il prodotto lordo a chilometro è infatti appena di 16 mila lire e gli utili dello Stato non sono, certo, soddisfacenti.

Molto meno felice, potrei dire anzi sconfortante, è l'esercizio governativo in *Austria*, dove lo Stato esercita 10 mila chilom. su 17 mila della rete nazionale.

Perchè? L'Austria imitò, per cieco antagonismo, la riforma ungherese del de Barros, senza badare e preoccuparsi che diverse erano le condizioni del suo traffico, che non alte erano le sue tariffe. Di qui i disinganni e quella politica che il Perchaud disse, ed è vero, incoerente.

Incoerente, scrivevo: infatti, a scansare i gravi risultati della concorrenza temibilissima dell'Ungheria, prima ridusse, facendo di necessità virtù, le proprie tariffe merci senza sviluppo pel traffico e con una perdita del 16 p. 100 sul prodotto *netto*, ottenendo così una perdita senza compensi economici (1); elevò, poi, malgrado il parere contrario del Consiglio ferroviario di Stato, quelle tariffe merci una prima volta nel 1892, poi ancora nel 1896 e le tariffe viaggiatori una prima volta nel 1895. Malgrado, però, questi aumenti, il deficit salì da 7 a 22 milioni; le elevò ancora dal 1° gennaio 1903 del 10 %, riuscendo a questo: che nei primi cinque mesi di quell'anno le ferrovie traversanti le più ricche contrade dell'Impero davano un milione e mezzo circa di viaggiatori in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno 1902!

Nè le notizie finanziarie, che riporto da una corrispondenza, mandata da Vienna ad un giornale (2) non avverso all'esercizio governativo, sono confortanti: « On ne peut se dissimuler que la nationalisation a chaque fois entraîné une augmentation notable de charges. Les tarifs continuent à être très élevés pour les marchandises, de sorte que l'industrie, en Autriche, a souvent peine à concurrencer les établissements voisins de l'Hongrie et de l'Allemagne ».

La politica ferroviaria austriaca si può, dunque, riassumere così: riduzioni di tariffe prima di riscattare le linee private; a riscatto avvenuto, aumenti per compensare i vuoti del Tesoro. Questo, infatti, trovate nella protesta della Camera di Commercio a Vienna (3); questo trovate nella protesta della riunione tenuta il 1900 a Lemberg dai sindacati, dalle corporazioni e dai rappresentanti il commercio e l'industria: « una politica fiscale a detrimento del commercio, turbato continuamente da aumenti di tariffe, contraccolpo del deficit erariale e contrari ad ogni fecondo sviluppo economico del paese ».

E bisogna riconoscere che, se alle proteste tanto vive ed autore-

(1) *Rev. polit. et parl.* art. cit. di Peschaud.

(2) *Vie financière* del 26 giugno 1903.

(3) *Zeitung des Vereins.*

voli, si commuove il Consiglio generale delle ferrovie, il Governo resta invece così freddo che continua negli aumenti. Tanto freddo che eccovi, per finire, la protesta (1) mandata al Presidente del Consiglio ed alla Camera dei Deputati dalle principali industrie austriache: « l'industria ed il commercio videro con soddisfazione effettuarsi i primi passi nella nazionalizzazione delle ferrovie; ma i dieci anni di pratica oramai trascorsi hanno raffreddato alquanto quei sentimenti e sono decisi a respingere l'idea di continuare su questa via se essi devono non trovare che aumenti di tasse ed oneri nell'esercizio di Stato ».

Il Presidente del Consiglio non rispose; dirò meglio, rispose il 1° gennaio 1903 aumentando ancora come, già scrissi, del 10 $^0/_0$ le tariffe viaggiatori!

E l'Australia, il paese ove il Governo è nelle mani dei socialisti e l'esercizio ferroviario è di Stato per quasi (2) tutta la rete?

Il Leroy-Beaulieu (3) ci ha regalato un interessante suo studio – per l'angustia dello spazio devo riassumerlo a grandi tratti – redatto sulle indicazioni statistiche dell'*Economist* (4) di Londra.

Il deficit dell'esercizio su tutta la rete è in aumento continuo e fortissimo: il 1901 era di 16 milioni di lire; nel 1902 di 24 milioni; il 1903 di 28; il che è enorme per una rete che costò 3 miliardi di lire.

Il Leroy-Beaulieu crede poter dedurre dalle sue investigazioni che la cagione dei disavanzi stia tutta quanta nelle azzardate esperienze socialiste fatte sul personale con la riduzione delle ore di lavoro, l'aumento dei salari, e con la costruzione, sempre più inoltrata, di nuove linee senza traffico e senza rendimento.

Di fronte a queste spese, una suprema indifferenza per lo sviluppo economico: « les tarifs ont subi moins de réductions qu'ailleurs et le mauvais état de la voie et du matériel, qui est flagrant, nuit à la bonne organisation des transports ».

Parve un momento che il Governo volesse togliersi la camicia di Nesso dei ferrovieri e pensare più alla missione economica delle ferrovie nazionali, e costituì tra lo Stato ed il personale quello che il Rouvier chiamò *tramezzo stagno* – *cloison étanche* – ma il Commissario nominato, appunto, a riparo delle fluttuazioni politiche, trovò una resistenza nel Governo stesso che lo aveva eletto; ma la indipendenza quasi completa che si voleva e si cominciò per dargli, divenne poi ed è oramai quasi nulla. Il partito operaio ne domanda insistentemente la completa soppressione.

Intanto il pubblico allarmato protesta che le ferrovie vengano amministrate, non coi criteri elettorali e parlamentari, ma commerciali. Le ferrovie, si dice, devono arrivare a produrre, e i produttori, che

(1) *Eisenbahn Zeitung*, n. 20 febbraio 1902.

(2) Sei colonie (esclusa la Nuova Zelanda destinata all'esperimento dello Stato collettivista) formano l'Australia, che ha 20.900 chilom. di cui 20.000 appartengono allo Stato.

(3) *L'Econom. franç.* 27 febbr. 1904.

(4) *The Working of the Australian Railways*, 6 febbraio 1904.

pagano, non devono essere sovracaricati per compensare le perdite delle linee improduttive, costruite per ragioni esclusivamente politiche.

Il Leroy-Beaulieu ritiene che tutto questo non sarebbe se lo Stato, « impotente a limitar sè stesso » fosse trattenuto, in un paese a suffragio universale e con tendenze così radicali verso il collettivismo, da organi indipendenti dale di fuori della politica.

In quanto all'*Economist*, la pregevole rivista di Londra, nettamente conclude che l'Australia, comunità democratica a carattere instabile e mutevole, è, senza dubbio, fra quelle inadatte a dirigere vaste e delicate imprese ferroviarie. « L'unica maniera per cui la rete possa colà rendere finanziariamente ed economicamente è quella di fittarla in perpetuo o, più semplicemente, di venderla ».

Non parlo dell'esercizio sulle linee di Stato in *Francia* poichè quella rete fu costituita da ferrovie in condizioni economicamente deficienti, così che lo stesso ultimo relatore alla Camera, il Beauregard (1), pur rendendo omaggio all'amministrazione ferroviaria di Stato, per lo zelo e l'abilità dimostrati, scrive che questa amministrazione non può essere resa responsabile « d'imperfections ou de défaillance inhérents aux conditions particulières faites à l'Etat lorsqu'il gère une grande entreprise industrielle ou commerciale ».

Il risultato finanziario è, infatti, non troppo confortante.

***

Vorrei parlare degli Stati a regime privato; ma sarei portato troppo lontano e la via lunga mi sospinge. D'altra parte, a me premeva di far constatare la posizione *vera* degli esercizi statali di fronte alla nostra e mostrare, senza le mortificanti esagerazioni ed i vani preconcetti degli interessati alla esistenza delle Società ma col proposito di rendere un servigio alla verità delle cose, come il regime d'esercizio ferroviario statale nei paesi più in vista, sia serenamente ed autorevolmente giudicato.

Nè potrei, del resto, senza la certezza di costituire confronti completamente non analoghi, parlare di quelle organizzazioni ferroviarie degli S. U. d'America e dell'Inghilterra, ove il regime è l'espressione più alta e più sincera del carattere di quelle razze privilegiate, individualistiche, epperò forti e rigogliose.

Potrei parlare del regime Olandese, dove molto trovai di ripetibile da noi per quello schema di esercizio privato che pubblicai qualche anno fa. Ma bisogna riconoscere – ed io ho bene il diritto ed il dovere di affermarlo recisamente, io che ho a compagna diletta della mia vita una cittadina di quel popolo così caratteristico – ma bisogna riconoscere che l'olandese è tutt'altra cosa che l'italiano; nè possiamo dimenticare che fu l'imitazione supina dei contratti olandesi quella che ci ha date le convenzioni dell'85 con gli errori che – è

---

(1) V. *Journal des Transports*, n. 26 nov. 1904, pag. 588.

strano ed incredibile – l'Olanda correggeva nell'atto istesso che noi li trascrivevamo nei nostri patti!

Non parlo della Francia, così singolarmente reggimentata nella sua costituzione ferroviaria, perchè molto dovrei dire. Una considerazione sola, però, devo e voglio scrivere. Essa mi pare del più alto valore, oltre che per noi, per tutti gli Stati.

La considerazione, cioè, che il Governo francese, con quella saggezza economica cui alludeva il Kauffmann, con la saggezza, cioè, « di assicurare alla massa dei cittadini i più grandi vantaggi economici », ha preparato, mediante la singolare organizzazione della garentia statale alle Società esercenti nell'emissione dei loro prestiti, senza scosse del credito nazionale, senza preoccupazioni di avvilimenti nei corsi della sua rendita, una posizione di cose che ha di già permesso tre conversioni – 135 milioni annui, cioè, di sgravio nel debito pubblico – e darà, di qui a cinquanta anni – breve durata nella vita dei popoli – alla Francia la proprietà intiera di 38 mila, se non di 40 mila km., il cui valore ascende a 20 miliardi, ai due terzi, come ci assicurava il Rouvier, del debito pubblico dello Stato.

Che significa anche per noi tutto questo? Che vi sarà un giorno, lontano per me, e per voi che mi leggete, ma non così lontano per le nazioni, in cui la Francia sarà – io credo di non sognare – arbitra dei trasporti ferroviarî in Europa; in cui la Francia raccoglierà i maravigliosi frutti della sua saggezza economica.

Che raccoglieremo noi?

E chi può dirlo oggi, in Italia?

II.

Tale è la posizione ferroviaria in Italia e tali sono le condizioni in cui si presentarono e si svolgono fuori di noi gli esercizî delle ferrovie più o meno statali.

Le cagioni originarie che quei regimi imposero; il movimento delle linee; la costituzione politica ed economica e le diverse altre ragioni specifiche di quei paesi, ci autorizzano ad affermare che noi dobbiamo in noi stessi, nella nostra organizzazione, nelle nostre pecu liari condizioni finanziarie ed economiche, nei nostri costumi politici trovare la soluzione più adatta, più opportuna.

Soluzione più difficile ancora, perchè essa non è, neppure vagamente, indicata dall'opinione pubblica o dall'autorità di molti fra i nostri uomini politici e tecnici. Quasi non coinvolgesse tutto l'organismo economico del paese, la questione non formò, nè forma, la più incessante, la più forte delle nostre preoccupazioni.

Così abbiamo assistito a questo spettacolo sconfortante: il Ministero, che la discussione del giugno '903 ci autorizza a ritenere non completamente concorde al riguardo, riferiva al Re, la vigilia delle elezioni politiche, convenire « di regola avere nelle mani dello Stato questo potente mezzo di civiltà, date le condizioni nelle quali si trova

il servizio ferroviario, date le concessioni che occorrerebbe fare volendo un esercizio privato e date le nostre condizioni economiche ».

Or, che cosa stia mai dietro a quella curiosa dizione: **di regola**, nessuno dei ministri ha voluto o potuto dire; molto meno l'ha chiarita il discorso della Corona; ancor vaga torna dopo l'esposizione finanziaria del ministro del Tesoro, il quale, se accenna ad una graduale introduzione del regime statale, accenna del pari ad accordi, di cui ancora non si è perduta la fiducia, con le Società attuali.

Ma se il Gabinetto non manifesta intero e chiaro il proprio pensiero, completamente muto, al riguardo, resta il capo dell'opposizione costituzionale, il Sonnino. Egli ha taciuto ora, come tacque, in merito alla questione, durante il dibattito del giugno '903 alla Camera. E tace, non per dimenticanza, molto meno per incompleta conoscenza del problema, tanto vigore di mente, tanta tenacia d'amore per questi studî, specialmente, economici e sociali, a lui, il più preparato e più còlto degli uomini politici nostri, giustamente riconosce senza contestazioni ed eccezioni il paese.

Così, gli italiani, già indifferenti ed impreparati allo studio sereno del problema, non furono sollecitati a pensarvi affatto durante la recentissima lotta elettorale. Non lo furono neppure dal partito più pronto all'agitazione delle masse, dai socialisti, poichè questi, se inclusero la questione nel programma elettorale del partito, durante la piena straordinaria di discorsi, di invettive, di affissioni, furono assorti completamente, non dirò nella smorta e partigiana biografia dei moribondi e dei morti di Montecitorio, nel duro salvataggio degli antichi loro rappresentanti alla Camera.

Nè troviamo uno spiraglio ampio di luce chiara, nitida, diffusa nei rappresentanti gli interessi economici del paese, perchè non solo assai tenue è il fascio di quei raggi luminosi, ma anche pieno di ombre e di contrasti: i voti infatti delle Camere di Commercio di Arezzo, Livorno, Cremona, Macerata, Aquila, Catanzaro, Acireale, Mantova, Messina, favorevoli all'esercizio di Stato, hanno di contro quelli provenienti dal IV Congresso nazionale delle società economiche a Torino e dalle Camere di Commercio di Roma, Milano, Torino, Venezia, Verona, Caserta e Vicenza (1).

Non dico dei voti fatti dal Congresso radicale ultimo di Roma a favore dell'esercizio di Stato. Quanta facilità ahimè! nel votare una così importante questione, senza una sola parola di dibattito e dopo un rapporto assai superficiale del relatore. In quaranta minuti il gran verbo partiva dal Congresso, mentre una franca, isolata voce toscana si levava per confessare la propria ignoranza del problema e la necessità di uno studio meno precipitoso!

Non dico dei voti fatti dai ferrovieri: nella storia delle nazionalizzazioni ferroviarie costante è il favore degli agenti per l'esercizio di Stato, come costante è il pentimento che ne succede.

---

(1) Vedi *Relazione* citata del Rubini, pag. 85.

Restano le voci assai scarse, ma, in compenso, davvero coscienti e competenti che quà e là udimmo, nella lotta elettorale, da uomini militanti in campi diversi a differenti tendenze politiche. Di esse devo e voglio occuparmi, anche perchè mostrano in quale campo fu ormai spostata la nostra questione ferroviaria.

L'on. Rubini poco aveva da aggiungere, nel suo discorso elettorale del 2 novembre, a quanto più volte e, recentemente, nella relazione alla Camera, ebbe a manifestare; ma non volle tacere del tutto e disse: « propenso all'esercizio privato, nella difficoltà di concludere nuovi accordi colle Società private, si può pensare all'esercizio di Stato; ma bisogna che il personale desista da pretese che creerebbero un vuoto di bilancio, il quale dovrebbe poi essere colmato dai contribuenti ».

L'on. Carmine, il quale portò sempre nell'esame minuto, continuo, positivo della questione, la più pura onestà di intendimenti e la più obbiettiva larghezza di ricerche, l'on. Carmine, nel discorso elettorale del 2 novembre, lealmente ha questo affermato: fautore dell'esercizio privato, il 1902 dopo la dedizione del Governo e la venuta a patti coi ferrovieri – virtualmente, almeno, divenuti, così, una *vera burocrazia* di Stato – non vidi oramai nè una via di possibile intesa colle Società, cui terribile si affaccia la incognita dei salari, nè la ragione di persisistere in quella grave obbiezione all'esercizio governativo, che, per fatalità di eventi, era già virtualmente sancita.

L'on. Abignente, una delle più autentiche e larghe colture della Camera, ha toccato, con la concisione propria di quelli che hanno salda e vera coscienza della questione, i più vivi ed essenziali punti del problema; che, anzi, io penso che l'abbia, meglio degli altri, posato, affermando chiaramente come, prima di essere politico ed economico, il problema è essenzialmente tecnico: « l'esercizio dev'essere perfetto, cioè contemporaneamente sicuro, rapido, preciso ed economico ». E conclude: « allo stato delle cose, pare a me che l'esercizio di Stato sia divenuto una necessità politica ».

Più esplicito, sotto questo punto di vista, fu il Gianturco, nel discorso elettorale del 5 novembre: « temo molto che l'esercizio di Stato possa divenire un grave pericolo per la finanza pubblica e dare più vigorosa efficacia alle nuove e veramente gravi richieste dei ferrovieri, organizzati oggi così saldamente, che il Parlamento difficilmente potrebbe resistervi ».

La questione è, dunque, completamente spostata: la serenità, tanto necessaria ed invocata, è oramai venuta meno colla gravissima preoccupazione delle richieste minacciose dei ferrovieri.

I quali anche se prescindessero dalla forma d'esercizio, non per ciò non porterebbero a « rendere sterili – come giustamente osservava l'onorevole Abignente – tanto l'esercizio privato quanto quello statale, con identico risultato per il pubblico e per l'economia nazionale ».

Così, la questione che coinvolge una quantità varia, grave, numerosa d'interessi politici, finanziari e, sovratutto, economici, è oramai ridotta ad una questione personale: alla questione del personale, che mette al Governo, epperò al paese, l'*aut-aut:* o con noi contro ogni

vostro interesse finanziario ed economico, o contro di noi, e noi, malgrado la militarizzazione, anzi con gli stessi compagni militarizzati (1), annienteremo la vita economica nazionale; le chiavi della vostra prosperità sono nelle mani nostre.

Questa posizione anormale, gravida d'incognite, spaventose per la tranquillità, oltre che per la finanza pubblica, questa posizione piena di sorprese, che tutti i Gabinetti succedutisi dal 1885 e le Società ferroviarie hanno la enorme responsabilità di non aver saputo e voluto, a tempo debito, chiarire e definire, ha spostato oramai la questione completamente. Essa si affaccia oggi, non più quale problema di alta politica, come quella che presiedette e s'impose in Prussia, nel Belgio, nella Svizzera, nell'Ungheria, ma quale problema di polizia, di sicurezza pubblica, di catenaccio, più o meno stringente, allo insorgere frequente e rivoltoso del personale ferroviario.

Inutile è farsi illusioni; il dilemma è inesorabile: o concedete, e tutto quello che voi date al personale deve esser tolto alle ferrovie, non solo ritardando quell'assetto delle linee, senza del quale il traffico continuerebbe ad essere anchilosato, ma anche differendo quelle riduzioni di tariffe che l'economia degli scambi nazionali richiede per non vedersi soffocata; ovvero, non concedete, e Governo e paese, per colpa di tutti, Gabinetti, Società e Parlamento, si attendano, senza illusioni, gravi perturbazioni sociali ed invalutabili sensibilissime scosse alla nostra feconda attività economica.

Eppure, mai, come ora, il problema è finanziario ed economico, mai, come in questi momenti, è più doverosa e legittima la domanda che si rivolgeva il Pescaud (2): « serait-il exagéré de pretendre que les chemins de fer étant et devant être avant tout un des éléments essentiels de l'outillage national, les considérations d'ordre économique doivent dominer toute la question des chemins de fer? ». Ma, poichè la questione oramai divenne per noi finanziaria e politica, più che economica, io mi domando se più convenga e sotto l'uno e sotto l'altro punto di vista, in questa condizione specialissima di eventi, l'esercizio di Stato.

Io prescindo dalle vecchie (3) obbiezioni che reciprocamente si facevano gli avversari dei regimi ferroviari; obbiezioni riguardanti la forza politica che il personale potrebbe costituire nelle mani del Ministero o delle Società. I tempi mutarono, e quanto!, per confidare sulla volontà incondizionata delle organizzazioni operaie.

Prescindo, del pari, dalla questione, che pur non sarebbe trascurabile, della convenienza politica di affidare un esercizio di Stato al Governo, costretto o a quella identità, rigidità di tariffe per tutte le regioni, in un paese ove tradizioni storiche, temperamenti, educazione,

(1) L'ha lealmente e chiaramente detto uno della Commissione mandata dai ferrovieri a parlamentare col Governo. (Vedi *Giornale d'Italia*, 5 dicembre 1904).

(2) *Revue politique et parlamentaire*, tom. 36, anno 1903.

(3) V. *Atti parl.* 1884, pag. 9889 (discorsi BRUNETTI e BARAZZUOLI).

spirito di iniziativa, attitudini commerciali sono tanto difformi e così diverse, ovvero a quella differenza di trattamento che potrebbe essere mal compresa e riaccendere antagonismi regionali appena ieri sopiti.

Prescindo da altre considerazioni di varia natura, e mi soffermo a questo che è ora il punto critico, il *locus minoris resistentiae* come direbbero i medici.

E mi chieggo: può un Governo debole essere industriale e reggere la più alta, la più vasta, la più complessa funzione dell'economia nazionale, in questi momenti, senza preoccupazioni di scosse e di gravi continui perturbamenti nel paese?

Lord Derby, antiveggente, trenta anni fa e per l'Inghilterra, diceva in un discorso in cui la questione sociale era connessa alla questione ferroviaria: « lo Stato esercente le ferrovie avrebbe centinaia di migliaia di impiegati al suo servizio; diverrebbe, cioè, il PIÙ GRANDE INDUSTRIALE DI TUTTO IL REGNO. Ora bisogna riflettere che le questioni fra capitale e lavoro non erano mai state discusse in una maniera più acerba e violenta degli ultimi anni. Lo Stato ha potuto finora serbarsi neutrale ed imparziale fra padroni ed operai e fu gran bene. È egli prudente che, in un'epoca nella quale è più che mai probabile vengano agitate e discusse tali questioni, il Governo abbandoni la posizione neutrale fortunatamente fin qui conservata per avventurarsi in un' altra per la quale esso sarebbe vivamente interessato a tenere dalla parte dei padroni? »

E lo Stuart Mill: « se le ferrovie, le assicurazioni, i municipi divenissero tanti rami del Governo, se gli impiegati di queste imprese fossero pagati dallo Stato e da lui dovessero attendere avanzamento e fortuna, nè la libertà di stampa nè la nostra costituzione popolare impedirebbero che l'Inghilterra non fosse più libera che di nome ».

Ed il Laboulay: « la causa prima delle commozioni della Francia era riposta nell'aver voluto il Governo fare tutto e troppo, e, facendo tutto e troppo, errava spesso, ed ogni suo errore era un chicco di polvere che un brutto giorno faceva divampare e scoppiare la rivoluzione ».

E Gladstone: « l'ufficio dello Stato è governare, non mercanteggiare ».

E Crispi: « lo Stato deve vedersi e sentirsi il meno possibile ».

Con le tendenze spiccatissime, esagerate del collettivismo, con l'organizzazione politica e finanziaria delle associazioni operaie, come interverebbe il Governo negli scioperi, nelle agitazioni, i cui contracolpi sulla libera e serena produttività del paese non possono non essere fortissimi? La lotta di classe, che accentua le differenti aspirazioni dei capitalisti e dei lavoratori, si muterebbe in lotta fra Stato e lavoratori.

Il Governo reprimerà – il disegno ministeriale (art. 56) glie ne fa il diritto ed il dovere – gli scioperi; avrà controversie su pretese lesioni di diritti, per le quali stabilisce fin d'ora (art. 58) norme che sono una ingiusta disparità di trattamento e di garentia per una delle parti, il personale; ma esso, il Governo, sarà il rappresentante dello Stato industriale; dunque, parte in causa; ed ogni sua deliberazione, se violenta, assumerà per la parte avversa, tutto l'aspetto di violenza alla libertà

civile; se remissiva, sarà una pruova novella della debolezza del Governo; in ogni caso, uno di quei chicchi di polvere da mina alle istituzioni.

Ogni intervento dello Stato industriale nelle questioni col personale e col pubblico legittimerà sospetti ed insinuazioni. Si dirà: lo Stato è contraente ed è industriale; esso ha a sua disposizione l'esercito e la magistratura; i ferrovieri non possono contendergli il passo se non con la violenza, se non col numero, epperò se non con la violenza del numero, violenza contro violenza.

Or bene, io vi chieggo: sentiamo, oggi, proprio il bisogno di aggravare la posizione? si sentono le istituzioni così salde, così tenaci da sfidare agitazioni e sospetti, rancori e rivolte?

O dobbiamo seguitare, davanti ai tumulti ed alle minacce dei ferrovieri, nella formola del 1902, mortificante pel Governo, perniciosa per il paese, di *militarizzare per cedere?*

L'on. Fortunato, spirito eletto, mente vasta e serena, al cui cervello e al cui animo giungono sempre bene accette tutte le voci di giustizia e tutte le savie, le giuste innovazioni di progresso civile e sociale, non ha potuto non considerare al suo giusto valore la posizione che si creerebbe tra il Governo, rappresentante dello Stato, e i ferrovieri. « Se il Governo – egli ha detto nel discorso elettorale di Melfi – ha una volta ammesso, e non di sua volontà, di discutere da potenza a potenza coi rappresentanti dei ferrovieri, come potrà poi nello stesso modo rifiutarsi di trattare coi capi di tutte le altre categorie di subalterni?... Gli agenti ferroviari e dietro di essi tutti gli operai e tutti gli impiegati dello Stato a qualunque categoria appartengano, tutti parvero e furono e sono persuasi che il Governo italiano non guardi al giusto ed all'ingiusto, non segua le norme del diritto e dell'equità, ma ceda soltanto alle pressioni, ossia a chi più strepiti e si faccia valere, a chi mostra più i denti e sappia imporglisi; l'imposizione, si sa, è nel sangue d'ogni buon cittadino dello stampo antico, e al tempo d'oggi non altro che la forma ne è mutata; questa: raccomandarsi, far capo ai deputati socialisti, e lasciandosi dirigere da essi, trasformare ogni questione economica in una politica, ogni reclamo di giustizia in un atto di protesta e di violenza. Alcuni si domandano paurosi, incerti: è questa la democrazia? No, nè la democrazia, nè, per la verità, il socialismo; è anarchia bella e buona, ch'è quanto dire, impotenza d'ogni potere pubblico e dissoluzione d'ogni forza, di ogni vita nazionale ».

Questa è tutta la verità.

Ed allora, conviene egli, forse, che tale posizione nefasta abbia ancora più da accentuarsi con un Governo parlamentare come il nostro, debole sempre, quando non è ingiusto e violento? Conviene affrontare una posizione anarchica spaventosa, con alterne vicende di violenze e di debolezze, sempre inopportune, sempre fatali alla stabilità, che dovrebbe essere persistente e necessaria, del nostro oganismo politico?

L'on. Abignente trova in tutto questo stato di cose la suprema necessità politica per l'adozione dell'esercizio di Stato in un paese come l'Italia « ove il sentimento della disciplina è così scarso, ove l'ente privato non ha potuto o saputo o voluto inspirare fiducia nei

suoi agenti, ove lo Stato non riposa su solide basi anche di tradizioni o sentimenti indistruttibili, e la lotta economica assume aspetti violenti ».

Io trovo, invece, in tutto questo stato di cose, la ragione più forte e la necessità politica più imperiosa di costituire nell'organizzazione privata quell'intermediario che il Peruzzi (1), nella duplice sua esperienza di antico direttore di ferrovie e di ministro, dichiarò « organo assolutamente necessario fra Governo ed interessati », e il Rouvier chiamò *cloison étanche*.

Ma le Società sono invise al personale. È vero, come non è inverosimile che sarebbe ugualmente inviso il Governo. Politicamente megliò è, però, che lo Stato si salvi dai rancori e dagli odi dei suoi cittadini.

Ma lo sciopero, le agitazioni, non potranno evitarsi con la continuazione del regime privato, e si eviteranno coll'esercizio statale. E chi lo può affermare recisamente? L'Olanda, con un esercizio ferroviario sociale e con lo Stato proprietario di grandissima parte della rete nazionale, con le tre leggi (2) dell'11 aprile 1903, nuove affatto pel Codice penale di quel paese, eliminò ogni agitazione degli agenti. Il Governo attinse l'energia necessaria e sufficiente a fronteggiare la grave posizione dal sincero e fermo sentimento delle responsabilità sue verso il paese. Ed intervenne non già come parte in causa, ma come garante, come tutore degli interessi economici nazionali; così che la rigorosità delle leggi, decretate all'improvviso, apparve meno personale, meno ingiusta, meno inopportuna, meno severa di quella usata dall'Australia, il paradiso dei lavoratori, da un Governo socialistoide. L'Olanda, infatti, non fu così rigorosa come l'Australia coi suoi sette famosi articoli della legge repressiva (3), pei quali si condannava a 2500 lire di ammenda, ad un anno di prigione, alla perdita della pensione ed alla interdizione a qualsiasi impiego di Stato l'agente ferroviario che lasciasse il lavoro senza aver chiesto il congedo 14 giorni prima; l'Olanda, con un regime ferroviario privato e con uno Stato conservatore, non pensò neppure per sogno alla misura liberticida, adottata dal governo quasi collettivista australiano, che autorizzava la polizia a distruggere ogni pubblicazione e stampato incoraggiante gli scioperanti; puniva con le stesse pene i tipografi di quelle stampe, e considerava illegali i *meetings* di più di 4 persone!

Possibile è, dunque, a garentia dei pubblici interessi, una legge repressiva tanto nei regimi privati (Olanda), quanto nelle aziende di Stato (Australia ed Ungheria) (4). Con questo, certo, di meglio, negli esercizi privati: che il Governo può riuscire meno violento e meno inviso nei suoi provvedimenti.

---

(1) *Atti parlament.ri*, 1884, pag. 10318.
(2) *Journal des Transports*, pag. 196, n. 25, aprile 1903.
(3) *The Transports*, Londra, maggio 1903.
(4) *Journal des Transports*, pag. 229, n. 30, aprile 1904.

Più lo Stato, dunque, resta estraneo nelle questioni fra capitale e lavoro, meglio è: il cacciarsi dentro, non più come amichevole compositore ma come parte in conflitto, rappresentante e tutore del capitale, può riuscire pericoloso alle istituzioni, oltre che dannoso all'Erario, tanto più pericoloso quanto più debole è il suo Governo.

Il Governo inglese ha saviamente da parecchio la legge *Conciliation Act*, correttivo di ogni questione fra capitale e lavoro nel *Board of Trade*.

***

Ma, quantunque per speciali nostri avvenimenti, la questione sia divenuta anche politica, non si può, non si deve dimenticare un più alto, incomparabilmente più alto dovere del Governo, di esaminare, sovrattutto, se l'esercizio di Stato sia consentito dalla posizione finanziaria del bilancio nazionale, ed economica del paese.

Quale è essa per noi?

L'on. Giolitti nella relazione al Re scrisse: « L'Italia si trova ora sulla via di un grande e promettente progresso nell'industria, nell'agricoltura e nei commerci ». E scrisse cosa assai prossima al vero; ma, appunto perchè sulla via di un confortante assetto economico, il paese non può votarsi ad un regime statale se non ad un patto: che l'esercizio di questo organismo nel quale « pulsa la vita economica del paese » non ammetta dubbi di risultati fecondi all'economia nazionale e non pregiudichi le sorti del bilancio dello Stato.

In quale momento l'esercizio di Stato capiterebbe al paese?

L'Italia guarda oggi, con occhio fidente e premuroso, alla conversione del nostro titolo di rendita consolidata 5 %, e da essa attende l'esonero di quel grave fardello per lo Stato che i finanzieri valutano a cinquanta milioni l'anno all'incirca (1); il paese, con unanime, confortante solidarietà, ha voluto e ottenuto la legge per la Basilicata; quella per Napoli; quella pei trasporti di favore a molte delle derrate alimentari del Mezzogiorno; quella per le ferrovie complementari; quella per l'acquedotto delle Puglie; chiederà, se non l'ha già virtualmente domandata, una rete di navigazione interna che si dimostrerà vitale all'economia nazionale; esige, fin da ora e giustamente, l'assetto delle linee ferrate; il Parlamento ha voluto e votato, senza tangibili risultati efficaci al paese, leggi di sgravio che, sotto la sola apparenza di riforma democratica, furono e sono diminuzioni sensibilissime d'entrata per l'Erario; chiede la parte più positiva del paese – e la parola augusta del Re ci affida – che la difesa nazionale venga garantita, così che l'Italia possa guardare impavida e secura il dì non lontano che l'Austria, affaticata a prepararsi, ansiosamente affretta; il paese vede,

---

(1) Altri ritiene che siano 35, al massimo 36 milioni di risparmio, ed osserva che essi sono già scontati o per una riforma tributaria, messa avanti dal Luzzatti nella esposizione 1904, o per quella soluzione del problema agrario, a vantaggio delle piccole e medie proprietà, che era messa avanti dallo stesso Luzzatti l'anno scorso.

nella sconfortante deficienza della sua marina mercantile, tutta una serie di contrattempi e di ritardi nell'assorgere vivido e progressivo della sua economia; il paese constata che i porti non rispondono, neppure lontanamente, alle esigenze odierne delle navi, per cui, mentre altri conquistano il dominio del mare, noi corriamo ogni giorno più indietro; tutto un programma annuncia il ministro del Tesoro per la abolizione delle cinte daziarie e per la diminuzione graduale dei dazi sui generi di primo consumo; provvedimenti occorrono e si vogliono per venire in aiuto della produzione agricola e dei piccoli agricoltori; provvedimenti occorrono e si vogliono per gl'insegnanti secondari; provvedimenti radicali per disciplinare e correggere fin dalle origini le nostre correnti d'acqua, impoverite e stravaganti; e provvedimenti ancora per le frane, gravi e minaccianti paesi; e l'elenco non finisce qui, certamente.

Orbene, se in qualunque momento – come scrisse il Say – l'esercizio di Stato è una grave colpa economica, nei momenti che attraversiamo, con dei nuovi trattati di commercio che non agevoleranno, certo, la condizione nostra negli scambi internazionali, con tante, urgenti esigenze e tante gravi spese cui far fronte, è egli opportuno e conveniente di lanciarsi nel vuoto, più per ragioni di opportunismo politico, più per ostilità verso le attuali compagnie, che per sincero, sereno e profondo convincimento di una vera e durevole utilità economica per il paese, finanziaria per l'Erario?

Che se è, pur troppo vero ed inevitabile che « le point fatal où la richesse publique est atteinte par le poids insupportable des impôts ne peut être déterminé qu'expérimentellement », non è men vero che saggia e prudente politica di Governo e di paese dovrebbe esser quella di non cacciarsi in imprese aleatorie l'indomani del giorno, in cui, con mirabile fatica e lodevole pertinace parsimonia, riuscimmo ad avere un bilancio confortantissimo.

Che mai speriamo? grandi nuovi proventi dalle ferrovie per magico potere di questo Stato industriale, ch'è lo stesso Stato-potere, ch'è lo stesso Governo politico, a cui gli ardenti fautori del regime statale, più che noi, negano le attitudini necessarie? Ma se qualche prova volete dell'assurdità della speranza non avete che a rivolgervi al Belgio, pur così lontano da noi per attività, produttività economica, per movimento ferroviario, e vicino a noi per il regime parlamentare.

Che speriamo? un notevole abbassamento nel coefficiente d'esercizio? ma è omai inverosimile: e pruova della inverosimiglianza è lo stesso Belgio; pruova n'è la stessa Germania. Che speriamo? riduzioni di tariffe? ma n'è assai forte il dubbio, e prova della forte dubbiezza è la Germania, la Svizzera, lo stesso disegno ministeriale che non vuole spostamenti inconsulti e provvedimenti alteranti, sia pur in linea di probabilità, il provento attuale.

E che pretendete, che sperate? che le ferrovie nelle mani dello Stato, cioè del Governo, cioè del Parlamento, cioè di quelli che più sapranno imporsi, procurino, fra poco, quei 37 o 40 milioni di risparmio che i patti dell'85 avrebbero apportato automaticamente,

convezionalmente di qui a qualche anno all'economia della produzione in Italia? all'approssimarsi, cioè, del secondo limite del prodotto ultra-iniziale delle ferrovie? Questo non si vede, questo non si considera per mania di liberalismo e per esagerata, inopportuna manifestazione di fiera onestà parlamentare.

Del resto, non è su tale punto che voglio soffermarmi. A me preme di constatare e far considerare come non è nei momenti che attraversiamo, in cui battono alle porte, insistenti e sincere, tante varie, gravi, improrogabili esigenze, non è in questi momenti che voi potete sentire il diritto e vantare la opportunità conveniente di lanciare l'Italia in una impresa industriale che può rendere difficile, penosa, insostenibile la nostra posizione finanziaria; in una impresa la quale, dati i precedenti, i risultati delle speculazioni industriali tentati dallo Stato-potere, dal Governo politico, ha tutta l'aria di una vera avventura, di una incalcolabile imprudenza, di un enorme salto nel buio.

« Même si j'étais en présence d'une situation financière tout-à-fait normale et favorable, je ne prendrais pas – diceva (1) il ministro delle Finanze in Francia – la responsabilité de convier mon pays à se jeter dans l'inconnu, à tenter une telle aventure »; l'avventura, cioè, del riscatto e dell'esercizio di Stato esteso a qualche altra o a tutte le sei reti private di Francia.

Con tante esigenze, con tante e così varie necessità del paese, il bilancio di Stato non potrebbe non esser turbato in quell'equilibrio relativamente stabile, ch'è la mèta, l'aspirazione, l'orgoglio di un ministro finanziere, la cura assidua e precipua di un Governo, amministratore accorto ed illuminato.

Lord Derby, che io cito così spesso, diceva: « Se lo Stato assumesse la impresa dei trasporti ferroviari non sarebbe più possibile fare un bilancio preventivo sicuro ».

Identicamente il Say (2): « il est difficile de prévoir ce que deviendrait le budget et comment on pourrait le calculer s'il englobait dans les mouvements de ses recettes et de ses dépenses une industrie comme celle des transports par chemins de fer ».

« Il bilancio può divenire, quando meno lo si crede, una causa di perturbazione in quell'equilibrio necessario allo Stato ben amministrato », pensava Le Hardy de Beaulieu, relatore del bilancio ferroviario belga pel 1890.

« L'equilibrio e il buono stato della pubblica finanza – scriveva il Picard (3) – hanno tale importanza da far profondamente meditare sulle gravi conseguenze d'un esercizio ferroviario ».

Del resto, lo avete veduto per la Germania: un bilancio, nel senso più rigoroso della parola, non può farsi, non si fa, da parecchi anni. Lo avete veduto pel Belgio, dove il Governo, come un ragazzo impru-

---

(1) Discorso *Rouvier Journal officiel;* séance 26 janvier 1094.

(2) *Journal des économ.*, pag. 345, anno 1881.

(3) Volume I, op. cit., pag. 639.

dente e colpevole, è costretto a falsare la contabilità dello Stato, maritando l'acqua ed il fuoco, organizzando, cioè, il disordine.

Entrate fluttuanti contro uscite permanenti e crescenti: molti prestiti e niente sgravio, ecco la conclusione logica d'un regime ferroviario governativo; il contrario, cioè, di quello che si vuole: molti sgravi e niente prestiti. Ovvero, nell'ipotesi di un esercizio attivo, rimuneratore, tendenza parlamentare a spese permanenti contro entrate sempre fluttuanti; sistema e difetto contro cui, in Germania, parò la sua politica il Miquel.

Contro entrate fluttuanti; e fluttuanti in maniera e limiti temibilissimi. Le crisi industriali! Ma sono fenomeni ripetibili e si ripetono; ma lo Stato esercente perde, allora, due volte: sulle previsioni errate delle imposte e sulla eccedenza degli introiti di fronte alle spese; un deficit, quindi, che può essere anche disastroso, così da mettere il Tesoro, abituato e preparato al soccorso abbondante delle Ferrovie, in serio imbarazzo.

Ed è quello che avviene in Germania; è quello che rilevava il Baccarini alla nostra Camera: il Ministro delle Finanze aveva previsto pel 1884, in confronto del 1883 e pel preventivo dell'Alta Italia, un aumento di 10 milioni di lire, mentre questo aumento fino all' ottobre fu di sole 600 mila lire! Domando io – esclamava il Baccarini – se questo è il genere di previsioni sulle quali vorrà fondare i suoi calcoli l'on. Ministro delle Finanze per garentirsi oramai dalle fluttuazioni delle entrate per conto delle ferrovie ». E notate che l'errore, cui alludeva il Baccarini nelle previsioni del Ministro, era per una rete, allora governativa, estesa *cinque volte* meno della rete italiana odierna, e molto meno produttiva dell'attuale.

Una situazione siffatta – come diceva il Say – non potrebbe non produrre una grave perturbazione sul mercato pubblico dei capitali e darebbe luogo a quelle imprudenze di cui il pentirsi avverrebbe tardivamente, a colpo sofferto.

Da una parte, dunque, spese e sgravi; dall'altra un bilancio instabile, mutevole, disordinato. Torneremo al caos, al deficit; torneremo a batter moneta, emettendo obbligazioni inconsiderate, epperò – come scriveva il Nitti (1) – della carta falsa, le cui ripercussioni porterebbero gravissimi colpi ed effetti deleteri sul corso della nostra rendita, epperò sul credito dello Stato.

« Vous pouvez protester – diceva il Rouvier – il n'y a pas un homme au courant des choses financières, qui ne pense comme moi. Vous auriez, en créant un instrument d'un maniement véritablement trop facile, préparé le retour des budgets extraordinaires qui, pendant si longtemps, ont alourdi nos finances et empêché le crédit public de prendre sa véritable valeur et d'atteindre son véritable niveau ».

Se lo Stato – scriveva il Leroy-Beaulieau (2) – fosse obbligato ad emettere esso obbligazioni o titoli di rendita per procurarsi i fondi

(1) *L'Italia all'alba del secolo XX*, pag. 196.

(2) *L'Econom. franç.* n. 5 apr. 902. pag. 452.

necessari all'acquisto ed esercizio, il corso della rendita scenderebbe; in ogni caso perderebbe le imposte sui titoli ed obbligazioni delle Società. Vedete in Russia: ogni anno bisogna emettere un prestito che va collocato, in un modo certo incensurabile, sulle ferrovie; bene, l'annuncio di tali prestiti frequenti mantiene compressi i fondi russi. Così, identicamente, avveniva nel Belgio, ad ogni riscatto di linee private per conto dello Stato. Così in Germania, dove nessuna ragione esiste perchè il 3 p. 100 tedesco e il 3 p. 100 prussiano siano del 10 p. 100 circa al disotto dei corsi del 3 p. 100 francese; e la ragione si trova nella frequenza dei prestiti tedeschi. Così in Isvizzera, i cui fondi mostraronsi notevolmente indeboliti dopo che la Confederazione emetteva titoli pel riscatto delle ferrovie.

Questa è la prospettiva che si affaccia all'Italia nelle condizioni e nei momenti attuali.

Ma varierebbe, forse, se si conservasse il regime privato? o che, forse, il mezzo miliardo occorrente alla sistemazione delle linee non peserebbe ugualmente sull'Erario? Certo; ma la questione nei suoi effetti muta radicalmente. È vero che il Ministro del Tesoro si propone di ricorrere alla generosità supina della Cassa Depositi e Prestiti per far fronte a queste somme non lievi; ma è lo Stato che fa, in ogni modo l'operazione; è lo Stato che all'estinzione del prestito ed alla sodisfazione degli interessi deve far fronte; e fronte non potrà, forse o senza forse, fare, quando le risorse del bilancio sono consacrate a scopi multipli, nuovi, persistenti, se non creando titoli speciali ferroviari. Titoli speciali che potrete chiamarli come vorrete per non chiamarli rendita pubblica, ma saranno sempre negoziabili in borsa e sul mercato nelle condizioni stesse delle obbligazioni sociali. In qualunque modo, cioè, voi minate o potete minare inesorabilmente e profondamente il credito dello Stato. Alle quote interessi ed ammortamento corrisponderete con i proventi delle ferrovie? Ma stete sicuri di averli? in quale misura li avrete e preventivamente?

Con il regime privato, invece, avreste, come consigliava il Carmine, come altri dettava, ed io indicavo nel mio lavoro « Il problema ferroviario in Italia », un canone fisso invariabile, o variabile a dato intervallo di anni. Ciò vi assicurerebbe una entrata fissa ferroviaria, epperò una stabilità confortante nel bilancio. In ogni modo, col regime privato, il mezzo miliardo e quelle somme ulteriori che occorrerebbero alle Ferrovie, potrebbero, sulle orme del sistema ingegnoso di Francia, con la semplice garentia dello Stato, procurarsi dalle Società, le quali soltanto apparirebbero sotto la loro responsabilità, e non come una diretta emanazione dello Stato davanti ai loro *prêteurs*. Si potrebbe fare ancora di più – se la scadenza dei patti non fosse breve – ed esigere dalle società, così come fa la Francia, l'ammortamento, che altrimenti gli Stati non fanno mai o troppo lentamente, del capitale in tanti anni.

III.

Prima di esaminare quell'azienda autonoma, destinata a covrire la sospettosa merce dell'esercizio di Stato, credo utile ed opportuno soffermarmi un poco su quello che l'on. Turati espose in uno dei suoi recenti discorsi elettorali. Opportuno, per l'autorità simpatica del nostro più sereno fra i collettivisti, utile perchè l'autonomia dell'azienda è *conditio sine qua non* nel programma ferroviario di quel partito socialista che s'arresta ai rivoluzionari, tipo Labriola, contrari all'esercizio statale, collo Stato borghese attuale; utile ed opportuno perchè molte delle considerazioni che io farò gioveranno e sono inerenti alla efficacia o meno dell'autonomia ferroviaria dello Stato.

L'on. Turati si dichiarò contrario alle Cooperative ferroviarie volute dai repubblicani in Italia; « esse farebbero – egli disse – come i banchieri: sfrutterebbero [a loro vantaggio il servizio, mentre le ferrovie devono esser date al pubblico, *a tutto il pubblico*, quindi allo Stato. I ferrovieri se fanno la guerra ai banchieri ed alle Compagnie, non la fanno per sostituirvisi, ma nell'interesse di tutti. Lo Stato potrà avere tutto quello che vorrete, ma non è il capitalista privato, è la rappresentanza di molti interessi. Egli non ha bisogno di dare interessi ai capitali. Egli li ha con lo sviluppo che la ricchezza può avere colle ferrovie ». E, ripetendo un errore di confronti essenzialmente inadeguati, concluse: « lo Stato, si dice, è un cattivo amministratore. Lo era; oggi non lo è più. Oggi i servizi dello Stato, *come il tabacco* ed altri, vanno bene (1) ».

Il Turati semplifica così e riduce le difficoltà di una gestione eminentemente industriale a ben misera cosa; non solo, ma dimentica, non dico ignora, i risultati dei regimi governativi stranieri quando dice che gli interessi lo Stato li ritrarrà dall'aumento nella ricchezza pubblica, ottenibile mercè le ferrovie; dimentica che se le Convenzioni dell'85 furono – come egli si espresse – un tradimento al paese, peggio si ebbe anteriormente con l'esercizio governativo.

Ma quante cose occorrerebbe dimostrasse meglio l'on. Turati! Occorrerebbe dimostrasse che la burocrazia di Stato – alla quale nessuno ha mai, in verità, pensato di rivolgere il rimprovero che il Turati le fa, di *succhiare* gli utili ferroviari – sia non più accidiosa, indifferente alle esigenze economiche ed impreparata – sovratutto impreparata, come riconosceva lo stesso on. Pantano – all'esercizio tecnico, industriale, economico delle ferrovie; che il ministro del Tesoro, che il Governo non troverà mai nelle tariffe ferroviarie il modo di compensare i vuoti del bilancio come fece in regime privato e – giustamente notò l'onorevole De Viti de Marco (2) – per quelle sopratasse nelle quali le Società non erano interessate; che i servizi pubblici vadano davvero be-

---

(1) *Atti parlam. Cam. Deput.*, pag. 8021.

(2) Ibid. pag. 8574.

none e che non avverrà mai più, p. e., il *piccolo* errore di 10 milioni in più nell'attivo del bilancio in qualche azienda di Stato; che l'ingerenza parlamentare sull'andamento dell'esercizio e del servizio governativo sarà *precisamente* quella che oggi si esercita sulle Società; che, sovratutto, la continuità della politica ferroviaria nelle sue direttive più essenziali sia garentita ed invariabile col variare dei ministri, dei partiti governanti, e non avvenga – come il Vandervelde, il fervente e noto collettivista belga, diceva pel suo paese – che « lo stesso ministro regge le ferrovie e guida il carro dello Stato; se riceve uno scacco politico, rassegna nello stesso tempo le sue funzioni tecniche ». Occorrerebbe il Turati dimostrasse assai meglio che un ministro dei LL. PP., sia pure un altissimo e rispettatissimo uomo, non possa, « per motivi di servizio », esonerare dall'ufficio un direttore generale delle ferrovie, che l'avvocatura erariale dichiarerà, poi, al Consiglio di Stato, incompatibile per « *la nessuna scorrevolezza* », creatasi tra l'esonerante e l'esonerato, a cui la legge od il regolamento – non so – assegnava pure delle attribuzioni completamente autonome. Occorrerebbe dimostrasse che non succederà mai – come scriveva il Vandervelde pel suo Belgio, ed ahimé! troppo spesso capita anche da noi – che si vadano « cercando, in provincia, avvocati, uomini politici che il più sovente non hanno altro titolo alla direzione delle locomotive nazionali che i servigi resi al proprio partito »; che non sia più vero quanto disse l'on. Maiorana, il giovane ministro delle Finanze: « se Luigi XIV potè dire: lo Stato sono io, noi che costituiamo il Parlamento, oggi possiamo esclamare: lo Stato siamo noi; che « l'idolatria per lo Stato in sostanza non sia altro che l'idolatria per il sistema della maggioranza, della metà più uno, che pur troppo sappiamo come funzioni e come trionfi qui dentro e fuori nei comizi e quali garentie sappia darci di ispirarsi alla verità, alla giustizia, all'interesse del paese » (1). Occorrerebbe il Turati dimostrasse assai meglio che sia trascorsa davvero, colla sicurezza di averla fugata per sempre, l'epoca maledetta, in cui il danaro costituiva quello stimolo umano, per cui il Vandervelde stesso – milionario egli lo intuisce quanto altri – riconosceva nello Stato industriale la impossibilità di avere i migliori direttori se non assicurando loro gli stessi vantaggi dei funzionari sociali; che non resti più vera quella superiorità che le Compagnie private presentano, secondo il pensiero stesso del Vandervelde, sotto il punto di vista dell'organizzazione del lavoro; superiorità, dovuta all'incoraggiamento dell'iniziativa personale, sia pure come fece l'Inghilterra col Roberts e col Kirchener, senza, per questo, scandalizzare alcuno, col plauso, anzi, dei contribuenti nelle cui vene non scorre – felici inglesi! – il sangue latino di Bergerac, e nelle cui tradizioni individualistiche non fu mai vero che si possa « deshonorer l'Idée en la rendant utile ». Occorrerebbe dimostrasse che non sia, del pari, più vera quell'agilità e libertà di movimento che il socialista belga – vedete, io cito sempre

---

(1) *Atti Parlam.*, Cam. Dep. 1903 pag. 8111.

un nome giustamente caro al Turati ed ai collettivisti – affermò mancare completamente all'organizzazione dei servigi di Stato; a quell'organizzazione i cui risultati, malgrado tutto un esercito di avvocati, di funzionari e legislatori, riuscirono – lo ha scritto con spirito ironico e tagliente il Chardon (1), *maître des requêtes au Conseil d'Etat*, in Francia – « dans beaucoup de cas, des solutions mauvaises ou négatives, des moitiés, des quarts de solutions, des choses veules, informes, des compromis; plus rarement peut-être qu'on ne se l'imagine, décisions nettes, efficaces; souvent du néant, beaucoup de chaos, peu de lumière et de vie ».

Bisognerebbe il Turati dimostrasse sia prossima a scoccare l'ora, ahimè quanto deleteria per la produttività umana – di quell'organizzazione di Stato ch'è, a sua volta, il mezzo idoneo e necessario alla organizzazione della solidarietà sociale per lo sfruttamento, nel comune interesse, d'un demanio collettivo sempre più esteso; l'ora tanto attesa per affidare allo Stato la direzione suprema di una industria, così importante alla produzione ed allo scambio; quella direzione e quel regime che il Vandervelde (2) confessava presenterebbe, oggi, « sotto il punto di vista della proprietà industriale e della produttività sociale, i più seri pericoli ».

Bisognerebbe egli dimostrasse che non abbia – cito il nome di un uomo universalmente stimato per autorità somma e serena, il Picard – da destare, per la fortuna finanziaria e sociale, alcuna preoccupazione l'influenza, inevitale, fatale, funesta, delle pressioni politiche sulla consistenza del personale, sul numero dei treni, su tutti gli elementi costitutivi del prezzo di trazione; che non avvenga, come diceva il vecchio Keller (3) alla Camera francese, il 1886, che « au lieu des tarifs commerciaux qui sont beaucoup critiqués, mais qui sont, en général, basés sur l'expérience et le bon sens, on eût des tarifs electoraux! »; che, l'esercizio di Stato non divenga – come affermò quel Depretis (4), che conosceva così bene i polli suoi – « un elemento perturbatore delle finanze del paese con tutte le questioni d'orario, di treni, di tariffe ed altro, le quali diverrebbero questioni politiche ».

Bisognerebbe che il Turati, nella sua schiettezza rude ma franca, nella sua coscienza priva d'infingimenti, potesse e sapesse negare che il voto alla Camera non sia assai sovente, come il fiorentino spirito bizzarro del Peruzzi (5) diceva alla Camera dell'84 – e dall'84 in qua, Dio mio, quale peggioramento! – più che con l'intelletto con le ragioni di parte; che sia proprio il caso di aggiungere altri mali a quei « molteplici inconvenienti, risultanti – cito ancora il Vandervelde – dallo sfruttamento statale, nella *forma attuale*, e provenienti dal soverchio accentramento e dalla soverchia confusione che esiste, dovunque, tra

(1) *Les travaux publics* (Edit. Perrin, Parigi) 1904.
(2) *Il collettiv. e l'evoluz. industr.*, 1901, pag. 141.
(3) Duverger. *Le régime des chem. de fer franc.* Parigi, 1887, pag. 196.
(4) *Atti Parlam.* Cam. Dep., 1884, pag. 10583.
(5) *Atti Parlam.*, Cam. Dep., 1884, pag. 10318.

le funzioni dello Stato come Governo e le sue funzioni economiche; tra il Governo degli uomini e l'amministrazione delle cose.

L'on. Turati, del cui proteiforme e vivido ingegno, della cui chiara serena, continuata coltura, io, non socialista, sono ammiratore sincero, non vede pericoli finanziari, non pericoli economici, non ulteriori peggioramenti nell'educazione politica in un paese ove lo Stato – fu una delle pochissime cose buone dette dal Genala (1) – è come il carro del Dio indiano che, passando, stritola gli individui. L'on. Turati questo non vede; dirò, più precisamente, questo previene, ma lo crede eliminabile: « se vi sono delle *mende* le correggeremo, mentre ciò non è possibile con delle convenzioni ».

Ma quali *mende* correggeremo? l'indirizzo falso d'un ministro? le leggi, i provvedimenti legislativi minacciosamente imposti, epperò votati, alla Camera italiana? Dovremmo mutar ministri ogni ora, ed ogni giorno sciogliere la Camera. Correggeremo le tariffe? ma la correzione delle tariffe può essere male gravissimo, irreparabile forse anche; sarebbe la ragione, non dirò di quella instabilità di bilancio che i finanzieri più eminenti rimproverano ai governi ferrovieri, ma di grave preoccupazione, di più grave perplessità nella produzione e negli scambi.

Correggere le *mende?* È quello stesso che l'on. Pantano disse un anno fa alla Camera: « se dopo qualche anno ci fossimo convinti di aver battuto falsa via, potremo mutar rotta ». Ma potrebbe anche darsi vi fosse bisogno di correggere uomini, indirizzi, sistemi, organismi fondamentalmente errati. E indirizzi, organismi sbagliati, sovratutto uomini sbagliati non si correggono, non si allontanano se non con quei tagli netti e recisi sconosciuti ai regimi parlamentari come il nostro, che esigono, p. e. – è curioso e sintomatico – un ministro meridionale al dicastero dei LL. PP. in qualsiasi formazione di Gabinetto.

Uno fra i più celebrati uomini che ebbe la Francia nel secolo XIX – il creatore della filosofia positiva – formulò questo aforisma: vi è un solo modo di demolire ed è quello di sostituire qualche cosa di nuovo e di meglio. Or l'on. Turati, nella buona fede cui ispira tutta la sua così intelligente attività politica e scientifica, deve riconoscere che i fautori dell'esercizio di Stato non creano niente di nuovo, niente di meglio: essi creano un nuovo pernicioso accentramento nella Camera dei deputati, arbitra dei provvedimenti ferroviari, ed eliminano ogni responsabilità precisa e definita in uno Stato amorfo, il quale, nello sfruttamento del demanio collettivo non solo non porta – cito, e per l'ultima volta, il Vandervelde – preoccupazioni sociali, e porta, invece, preconcetti fiscali, ma è anche dominato, sovratutto dominato, dalla necessità parlamentare di favorir questo o quell'altro, questo o quel gruppo, questa o quella ragione, secondo il momento, gli uomini, le clientele politiche o la virulenza minacciosa delle imposizioni esterne.

È, dunque, a questo istituto decadente dello Stato che voi date le ferrovie, on. Turati, non al pubblico, a tutto il pubblico e quindi allo Stato come voi dite. Nè c'è bisogno che vi rammenti io, in proposito.

---

(1) *Atti Parlam.*, Cam. Dep., 1903, pag. 8570.

il pensiero del Macaulay: « nè le carte costituzionali nè le assemblee rappresentative costituiscono e possono costituire per forza un buon governo ».

Ma no – voi rispondete – noi diamo le ferrovie all'azienda autonoma di Stato. Bene, lo dimenticavo, è questo il nuovo ed il meglio che voi create!

L'azienda autonoma di Stato?

Io penso che non possa esservi che una sola e vera azienda autonoma ferroviaria, con una esistenza propria al di fuori e al disopra di altre esistenze più autonome ancora, più sovrane per quanto irresponsabili; con un patrimonio a sè; con indipendenza giuridica e responsabilità proprie, nette e recise. Bene, fino ad oggi noi contiamo quattro edizioni differenti di autonomie: quella del Carmine-Guicciardini; quella della Commissione Reale Saporito; quella del Nofri e quella del ministero che, per quanto era possibile, corresse l'on. Rubini. E taccio delle edizioni minori, esprimenti criteri non concreti ma generici, del Sacchi, del Pantano e di altri.

Or se una pruova mancava dell'inanità degli sforzi nei progettisti, questa venne offerta, appunto, dalla proteiforme concezione dei vari autori. Inanità – ho scritto – perchè non contesto recisamente che un'amministrazione autonoma ferroviaria in regime statale non possa esistere; essa può esistere, ma ad un patto: che i servizi industriali e gli organi economici siano differenziati, nettamente, recisamente separati, autonomizzati, nel senso vero della parola, dallo Stato-potere, dal Governo politico. È questo possibile in un paese a regime parlamentare come il nostro? Io cedo la parola di risposta al simpatico giovane ministro (1) delle Finanze: « in nessun paese a regime *parlamentare come il nostro* – escluso il Belgio – c'è l'esercizio di Stato. Sarà una coincidenza, ma teniamone conto ». E non c'è, per quella ragione ovvia e naturale che adduceva il Van den Wall Bake (2), rispondendo al prof. Treub, capo dei socialisti olandesi e fautore ardentissimo dell'esercizio di Stato: « sarebbe impossibile, in un regime siffatto, affidare ad altri, se non al ministro, la direzione effettiva, reale ». Or, affidarla al ministro significa, col nostro sistema, affidarla al Parlamento, alla Camera dei deputati, allo Stato-Stato « organo del Governo e, contemporaneamente, senza separazione autonoma, Stato industriale, banchiere, impresario dei trasporti, organo della vita economica della società, il tocca e sana di tutto il movimento nazionale ».

Per una volta, quindi, io sono d'accordo coi collettivisti rivoluzionari e col Vandervelde; a questo Stato non penso opportuno e conveniente affidare l'esercizio ferroviario perchè esso paralizzerebbe qualunque iniziativa, qualunque energia individuale e sociale.

In ogni modo, a quale delle tante edizioni di aziende autonome dovremmo affidarci?

---

(1) *Atti Parlam.*, Cam. Dep., tornata 26 maggio 1903, pag. 8115.

(2) « Staatsexploitatio van Spoorwegen? » (Esercizio ferroviario governativo?), S'Gravenhage (Aia), gennaio 1900, pag. 6.

L'on. Carmine la vorrebbe sul tipo dell'azienda statale svizzera. Or convengo che la proposta concreta del Carmine è molto analoga a quella del Guicciardini, che io reputo la meno inadeguata; ma occorrerà, prima, che l'on. Carmine operi la trasfusione di quelle abitudini; di quelle attitudini; di quell'organizzazione politica; del sangue, sovratutto, di quegli uomini di cui parlai a proposito del regime in Isvizzera, nei nostri ordinamenti, nei nostri individui, nei nostri istituti.

L'on. Guicciardini (1) va anche più in là e – a modo mio di vedere anche meglio – dell'on. Carmine. Vale, perciò, la pena di riprodurre nelle sue linee essenziali lo *schema* che egli ci ha dato: una direzione generale assistita da un Consiglio di amministrazione e da un Consiglio centrale del traffico; dieci, dodici direzioni locali di esercizio, anche esse assistite da Consigli locali di traffico; bilancio distinto e separato da quello statale, deliberato dal Consiglio d'amministrazione, reso esecutivo dal ministro; sindacato amministrativo della Corte dei Conti sulle spese puramente del consuntivo; responsabilità ministeriale circoscritta all'alto personale, ai regolamenti organici, alle tariffe, alla vigilanza assidua, all'approvazione dei bilanci; sindacato parlamentare limitato « all'approvazione sintetica del bilancio mediante l'approvazione del provento netto da applicarsi al bilancio dello Stato ».

Lo schema in cui, naturalmente, si trovano indeterminatezze di altre responsabilità e di altri responsabili, è così il meno governativo degli schemi.

Ed io che limiterei ancora più – appunto come avvenne, di fatto, in Isvizzera – la competenza del Parlamento all'approvazione pura e semplice del bilancio, io trovo nello schema Guicciardini abbastanza per rassicurarci delle tentazioni parlamentari e di una sufficiente autonomia nell'azienda. Ma io non sono la Camera; io non sono nè sarò mai un voto di quella Camera che è chiamata a respingere o approvare. Ora la Camera, gelosa custode dei sacri interessi generali del paese e della pesante delegazione, ad essa spontaneamente affidata, della sovranità popolare, assai probabilmente non ascolterà da quell'orecchio. *Noli me tangere!*

E l'autonomia dell'on. Sacchi? Il Sacchi, veramente, ne ha già due di autonomie nel suo attivo di legislatore ferroviario: quella del 1884 e l'altra del 1903. Nella speranza che al 1905 non venga fuori dallo esuberante e vasto ingegno dell'illustre parlamentare, una terza autonomia, mi fermerò a quella ultima del 1903. L'autonomia – egli disse (2) – non consiste in un'assoluta mancanza di potere, in un'abdicazione da parte del Parlamento. Questo non si può ammettere in alcun modo. Il Parlamento è *sovrano in tutto e per tutto*. « L'amministrazione autonoma consiste nel bilancio separato, nell'amministrazione deliberante *con pieni poteri*, e nella legge organica che stabilisce i diritti ed i doveri dell'amministrazione ».

Il resoconto ufficiale apre a questo punto del discorso una paren-

(1) *Atti parlamentari*, Cam. Dep., 1903, pag. 8125.

(2) *Atti parlamentari*, Cam. Dep., 1903, pag. 8561.

tesi e vi scrive un *benissimo* che resterà immortale. Ma, francamente, non vi è, forse, in questo pensiero una contraddizione manifesta? Ve la immaginate voi, in verità, un'amministrazione che delibera con *pieni poteri sottoponibili e sottoposti al Parlamento,* a quella Camera che giudica e manda secondo che avvinghia, *sovrana in tutto e per tutto?*

Volete un altro saggio di autonomia? quella dell'on. Pantano? eccovela. È una salsa rimescolata del progetto Nofri, con una nuova manata di sale e pepe per eccitare ancor più i gusti del personale ferroviario: « Amministrazione *autonoma accanto all'opera* COADIUTRICE E VIGILANTE del Governo e del Parlamento; perchè quest'opera non trasmodasse in fini FISCALI O PARTIGIANI starebbe *custode e* **responsabile** (!) **diretta**, l'opera degli elementi elettivi che nei Consigli dipartimentali o nel Consiglio Generale porterebbero continuamente la viva voce del paese. Infine, in un'amministrazione siffatta il controllo sarebbe ancora più EFFICACE » (perchè non aggiungere più sereno?) « se si accogliesse l'idea che il personale vi sia direttamente interessato con la *compartecipazione ad una parte degli utili netti*. Voi critici ed analitici volete, per l'autonomia vera dell'amministrazione, elidere l'ingerenza governativa e parlamentare anche nel riscontro dei bilanci, noi cerchiamo, nella misura del possibile, CONCILIARE INSIEME L'AUTONOMIA DELL'AZIENDA CON L'ALTA SOVRANITÀ DEL PARLAMENTO (1) »

Ho sottolineato le stranezze del sognatore e non mi pare che valga la pena di discuterle. Rilevo solo la stupefacente idea della compartecipazione del personale a quegli *utili netti* che sono, in Italia, una mistificazione, già respinta dagli stessi ferrovieri, più pratici e più realisti dei loro difensori.

Resta l'autonomia del Nofri; resta l'altra del disegno ministeriale, cui tutto l'ingegno così profondo e la mente così acuta e pratica dell'on. Rubini, incaricato di operarla, non poteva, certo, raddrizzare le gambe.

L'autonomia del Nofri (2) riposa essenzialmente: nella costituzione di un direttore generale, nominato dai ministri, e di un Consiglio Generale amministrativo, con prevalenza (16 su 23 membri) sia dei rappresentanti elettivi dell'industria, del commercio, dell'agricoltura, sia dei comitati centrali, delle organizzazioni operaie di mestieri e Camere di lavoro, metà di questi ultimi dovendo uscire dalle rappresentanze del personale ferroviario; riposa nella costituzione di cinque direttori compartimentali, nominati dal Consiglio Generale, e di altrettanti Consigli compartimentali (composti, alla lor volta, con gli stessi criteri e nelle proporzioni identiche del Consiglio Generale) col semplice diritto di proposte al Consiglio Generale; riposa nell'onnipotente e generale controllo (tariffe, riscatto, prestiti, sussidi chilometrici, sovvenzioni, legislazione sul contratto di lavoro e relativi organici) del Parlamento, non solo su quelle deliberazioni, che pur si vorrebbero (art. 18) *imme-*

---

(1) *Atti parlamentari*, Cam. Dep., 1903, pag. 8572.
(2) V. Relaz. Rubini. Allig. 17°, pag. 191.

diatamente esecutive, del Consiglio Generale, ma anche sulle attribuzioni del Consiglio dei Ministri e, più specialmente, del così detto ministro dei lavori e dei servizi pubblici.

Niente casse ferroviarie di previdenza; niente fondi ferroviari di riserva, « meglio è vivere, dirò così, **alla giornata**, come *commercialmente si fa* (1). L'importante è che « nell'AMMINISTRAZIONE ferroviaria di Stato *deve* **penetrarvi** il proletariato coi suoi rappresentanti perchè si EDUCHI, perchè riconosca in qual modo questa ricchezza si può trasformare, in qual modo abolirsi il salariato per **erigersi a produttore ed amministratore** INSIEME DELLA RICCHEZZA DI TUTTI. Questo dobbiamo fare, questa è *opera* NECESSARIA, IMPELLENTE, questa è opera ESSENZIALMENTE EDUCATIVA e SOPRATUTTO DEMOCRATICA ».

Avete inteso? L'esercizio di Stato, non già come essenziale e più impellente provvedimento economico, ma come mezzo educativo di *apprendisage* per una prossima cooperativa di ferrovieri esercenti le linee nazionali, e quindi arbitri e custodi del nostro avvenire economico, della prosperità o annientamento della produzione individuale.

Si può non essere d'accordo sulla *penetrazione* del proletariato, di *chiunque* del proletariato, non già nell'istituto ferroviario che esamini le controversie fra Stato ed agenti, ma nella direzione tecnico-amministrativa dell'azienda; bisogna convenire, però, che vi è tutta la franchezza, tutta la serenità del collettivista. Poco importa all'autore del progetto la facoltà di spinta e di iniziativa nel direttore generale, nei direttori compartimentali che egli rende schiavi dei Consigli Generali e dei Consigli compartimentali fino all'obbligo della più supina esecuzione dei deliberati consiliari. Poco importa purchè vi sia – ed in quale rapporto! – la penetrazione del proletariato.

L'esercizio ferroviario di Stato diventa così, per geniale concezione dell'ex-deputato, l'*educatorio del proletariato!*

Resta, infine, l'autonomia del disegno ministeriale, riveduta, corretta, migliorata, per quello che era consentito, dalla Commissione, relatore l'on. Rubini, che non poteva « lederne i principî fondamentali (2) ».

Non è il caso di andar analiticamente esaminando il progetto; i lettori della nostra *Italia Moderna* hanno, da parecchio (3), avuto occasione di sentire la larga e precisa confutazione di quel progetto, fatta da un uomo assai noto agli studiosi, dall'ing. Martorelli, le cui osservazioni furono, in parecchi punti, considerate e giustamente valutate dalla Commissione Parlamentare.

Mi limiterò, quindi, a far rilevare, quello che più importa ai fini del mio breve studio: che il progetto ministeriale, manco a farlo apposta, fin dalle prime righe del 1° articolo, con una dizione curiosa (4), crea

(1) *Atti parlamentari*, discorso Nofri, Cam. Dep., 1903, pag. 8232.

(2) V. relaz. cit. dell'on. Rubini, pag. 26.

(3) V. « *Italia Moderna* », F. MARTORELLI, *L'esercizio di Stato alla Camera*, maggio 1904, pag. 1436.

(4) Il Rubini l'ha modificata: « le ferrovie di Stato saranno esercitate direttamente dallo Stato per mezzo di un'amministrazione speciale ».

« un'amministrazione **autonoma alla dipendenza** del ministro dei Lavori pubblici ». E fosse pure; il guaio grosso è che la figura del Ministro del Tesoro interviene arbitra e tutrice di tutta l'azienda, così che io trovo come abbia perfettamente ragione la Camera di Commercio di Milano nello scrivere: « il Ministro dei Lavori pubblici non è che il socio tecnico, confinato alla gerenza tecnica », la quale, aggiungete, è, in tal modo, paralizzata colla soggezione più che completa al Ministro del Tesoro per tutta la parte finanziaria e per l'altra economica riguardante le tariffe e le variazioni di queste.

L'on. Rubini confessa che è, in tal modo, accresciuta la podestà del Ministro del Tesoro, il cui intervento in tutto o quasi tutto l'esplicarsi dell'azienda, non è fatto « per accrescere speditezza all'azienda, anche se non preparasse conflitti di attribuzioni ». La Commissione parlamentare ha in qualche parte mitigato questo intervento, ma, come dicevo, il Rubini non poteva galvanizzare e resuscitare una creatura nata senza vita.

Conflitti di attribuzioni e dualismi, che pur furono una delle più forti cause del rachitico andare dell'esercizio sociale, qui si ripetono, si accentuano, si creano nel seno stesso della parte più attiva dell'azienda. Che cosa è, infatti ed in sostanza, il direttore generale dell'azienda, nel disegno ministeriale? una creatura del ministro dei Lavori pubblici, soggetta quotidianamente e anche « nei più minuscoli impegni » all'approvazione preventiva del Consiglio generale della Corte dei Conti ed « al monito del Ragioniere centrale, che non sarebbe neppure alla sua piena dipendenza ». Così, quella responsabilità della direzione che l'art. 10 vorrebbe limitare verso il solo ministro, finisce per essere, col fatto, in virtù di altri articoli più importanti, tutta verso il Consiglio d'amministrazione. Ne volete una prova? Il direttore generale non può neppure nominare, promuovere, degradare, uno del personale senza l'approvazione del Consiglio (art. 13). Ma vi ha di più. L'art. 20 dice, in sostanza, che il ministro, se lo creda opportuno, o di sua iniziativa o per suggerimento – questo va sottinteso – del direttore generale, può portare in sede di bilancio ed al Parlamento quelle norme o proposte che non furono consentite dal Consiglio d'amministrazione. Or tutto questo non è altro che il caos; non è che la più mortificante e perniciosa confusione di poteri. Perchè, io vi domando, se, per caso, il Parlamento approverà ciò che fu rifiutato dal Consiglio, e quindi, forse o senza forse, quello che era stato proposto dal direttore generale o sia pure spontaneamente dal ministro, il Consiglio generale, che il disegno di legge mette completamente al disopra del direttore generale e, in tante cose, dello stesso ministro, è così, senz'altro, desautorato!

Per fortuna, l'on Rubini ha, come già fece osservare l'ing. Martorelli (1), tolto di peso quell'altro cerotto del progetto ministeriale, il direttore d'esercizio, che non si sa cosa sarebbe restato a fare, se non a costituire una nuova causa di confusione!

---

(1) Art. cit., pag. 1447.

Ma gli equivoci ed i conflitti non ancor finiscono. Prescindendo da quelli tra il direttore, il Consiglio, la Ragioneria centrale e la Corte dei Conti, che i fatti, l'indole degli uomini si incaricherebbero di mostrare, in pratica, quali e quanti sarebbero, io mi fermo ad uno più grave e più da evitarsi: le attribuzioni del Parlamento. Per l'art. 20, il Parlamento non può in nessun modo proporre o fare approvare stanziamenti di fondi che non gli siano stati proposti. E come? se al Parlamento portate il bilancio preventivo, potete, in buon diritto, contestargli il privilegio del sindacato? Certamente no; perchè, con lo stesso articolo, lo ammettete perfino nel direttore generale che formula il bilancio e nel ministero che lo presenta alla Camera ed al Senato. D'altra parte, questo diritto di modificazione e di ampio sindacato del Parlamento lo riconoscete, lo esagerate, anzi, così che non può (art. 49) modificarsi la condizione organica del trattamento del personale senza una legge, come senza una legge non può essere autorizzato alcun aumento al fondo di dotazione stabilito nel primo bilancio (art. 16).

Una vera torre di Babele, dunque, di cui l'on. Rubini ha potuto solo ridurre le proporzioni confusioniste. Confusioni ed equivoci di attribuzioni che, e il progetto ministeriale e il disegno della Commissione Parlamentare sperano eliminare in quel regolamento, a cui potevano veramente deferirsi, a tempo di maggior calma, le norme minute e precise.

Ma il Governo, evidentemente, fu preoccupato e predominato dal criterio fiscale nell'elaborazione del suo disegno di legge, dalla prevalenza della parte finanziaria sulla ragione e competenza tecnica ed economica.

« Nulla sia tolto per nessun motivo – la deduzione è della Camera di Commercio di Milano (1) – ai proventi del Tesoro ». Il ministro del Tesoro sia il vero padrone dell'azienda. Le tariffe (art. 35, non mutato, si può dire affatto, dall'on. Rubini) saranno provvisoriamente mantenute per tre anni almeno, quali ora sono. Se per esse occorreranno, dopo, delle variazioni, innovazioni o semplificazioni anche nella nomenclatura e classifica, tutto dovrà passare pel crogiuolo del ministro del Tesoro.

« Il primo bilancio – e potete esser tranquilli che non sarà il solo – sarà approvato e regolato (art. 16) in modo da assicurare un profitto *effettivo* non **minore** di quello ricavato coll'esercizio privato, tenuto però conto delle *variazioni derivanti da disposizioni di legge* ». Notate questo articolo che, se è stato modificato in meglio dall'on. Rubini (2), non cessa di essere sintomatico, perchè ha un'alta importanza.

L'on. Rubini, infatti, colmando un vuoto del disegno ministeriale, ha provveduto, con gli art. 22 e 23 del progetto della Commissione, ad

---

(1) « Commissione dei Trasporti », Milano, 1904, pag. 255.

(2) « Il primo bilancio (art. 19, Rubini) sarà approvato e compilato con riferimento, per gli opportuni confronti, agli ultimi bilanci consuntivi delle Società esercenti, tenuto conto delle assegnazioni dei fondi di riserva e delle variazioni fatte per legge ».

una *Cassa obbligatoria* che in dieci anni dovrebbe provvedere ad una spesa di circa mezzo miliardo (3), anche se il prodotto del traffico non aumentasse, prelevando:

a) il 2 % del prodotto lordo dell'esercizio precedente ed inscrivendolo nella parte ordinaria;

b) almeno il 9 % dello stesso prodotto ed inscrivendolo nella parte straordinaria;

c) il prezzo in *essere* (non *ad valorem*) delle opere, lavori e provviste, mobili, demoliti rinnovati o venduti.

Questo provvedimento segna un sano e prudente indirizzo finanziario e dinota ancora una volta la previdenza oculata, solerte, cosciente, meticolosa dell'uomo che lo fissava; ma potrà esso coesistere con l'altro voluto dall'art. 11 del progetto ministeriale, o dall'art. 19 del progetto Rubini, sui quali richiamai poco fa l'attenzione nostra? Coesisterà? La Camera di Commercio di Milano ha giustamente osservato: « *se il maggior disavanzo annuo* che le Convenzioni lasceranno sarà elevato – forse non si andrà al disotto degli 11 milioni – come si può pretendere di dare al Tesoro i 70 milioni che ora incassa lo Stato, se non differendo i lavori e le provviste necessarie, epperò la costituzione della Cassa obbligatoria del Rubini? Si dovrà impostare la somma nei bilanci successivi al primo, ai quali non è fatto l'obbligo del provento attuale. In ogni modo, poichè pei primi tre anni sarà difficile contentare tutti, e, dopo il terzo anno, il Parlamento non vorrà dimenticare il diritto di rimaneggiare le tariffe, fino a quel giorno immutate e però alte, temo assai della vitalità rigogliosa di quella Cassa obbligatoria. Temo assai che non si cominci, fin dal primo giorno, ad avere contabilità fittizie, alla maniera belga, e percentuali inapplicabili; temo assai che non si abbia troppo presto bisogno di ricorrere a quello spaventoso articolo 21 della Commissione: « a covrire l'ammontare delle spese per aumenti patrimoniali, inscritti nella parte straordinaria del bilancio (il 9 %, cioè, del prodotto lordo) il *ministro del Tesoro*, su *proposta di quello dei Lavori pubblici* è autorizzato ad emettere *obbligazioni ammortizzabili in 50 anni* ».

Potrei e dovrei dire tanto ancora; ma il lettore è già stanco e lo spazio concedutomi è già consumato. D'altra parte, quanto dissi mostra, in breve, la confusione, le incertezze, i pericoli sovratutto, che il progetto ministeriale presenta; confusione, incertezza, pericoli che l'onorevole Rubini non ha potuto ridurre a zero.

Ancora tre considerazioni però, ed ho finito.

I rappresentanti degli interessi economici del paese si dolgono dell'esclusione, ad essi fatta nei progetti di legge, dal Consiglio Generale d'Amministrazione, e ritengono troppo platoniche le attribuzioni puramente consultive ed i voti che quei progetti loro accorderebbero nel

---

(3) Nell'esercizio 1900-1901, le reti principali e secondarie (lunghezza esercitata chilom. 12.662) dettero 295 milioni circa; nel 1901-902 circa 305; nel 1902-903 sovra 12.728 chilom, circa 327 milioni. (Alligato 7 *Relazione* cit. del Rubini, pag. 97 e 98).

Consiglio generale del traffico. Io non trovo essi abbiano fondata ragione, pur non approvando la costituzione del Consiglio generale, esageratamente limitata nel numero. Non trovo si dolgano a ragione per gli stessi motivi che mi lasciano contrario alla *penetrazione* del proletariato. Quale diritto, dirò meglio, quale legittimità possono gli industriali, commercianti, agricoltori accampare per intervenire nella funzione direttiva tecnico-amministrativa? Essi hanno diritto al migliore degli ordinamenti ferroviari, come il personale ferroviario ha il diritto di avere il migliore e più equo ordinamento del lavoro. Agli uni basterà una larghissima preponderante azione e rappresentanza nei corpi consultivi del traffico. Agli altri una adeguata rappresentanza nel Collegio dei ricorsi.

Sta ai rappresentanti degli interessi economici proporre energicamente, concretamente, insistentemente quei voti che, se razionali e rispondenti ai veri bisogni del traffico nazionale, non saranno trascurati dall'amministrazione e dal Parlamento. L'on. Rubini ha voluto una revisione triennale e non già – come io stimo più opportuno – quinquennale, proposta nel disegno del Ministero; sarà quella l'occasione propizia ed opportuna per far sentire la voce sincera ed autorevole di quegli interessi economici del paese.

Non trovo, invece, affatto equa ed accettabile la costituzione del Collegio dei ricorsi pel personale.

Ma come? vi sono controversie nascenti da una eventuale lesione nei diritti del personale, che lo Stato assume *temporaneamente* (Art. 49) alla propria dipendenza, e voi volete deferirne *inappellabilmente* la decisione ad un vostro istituto in cui, dopo tutto, sono quattro funzionari dello Stato (1) contro un solo rappresentante del personale? Ma questo è un altro chicco di polvere nelle mine sotterranee contro le istituzioni!

E perchè non l'arbitrato obbligatorio che, proposto dal Saporito (2), lo stesso on. Turati consiglia e dimostra equo ed opportuno ai ferrovieri? Quell'arbitrato che l'Olanda stabilì con la legge 1903 (per le punizioni disciplinari) costituito da 2 rappresentanti sociali, da 2 degli agenti ed un quinto dal ministro dei LL. PP. se non è nominato d'accordo? Bisogna essere rigidi e severi col personale, ma bisogna, del pari, che nell'animo loro non sorga legittimo il sospetto di una disparità di trattamento nelle contese con lo Stato, alla cui mercè, fondatamente o non, ritiene attaccati magistratura e funzionari statali.

Tanto più quanto voi dovete presentire la mala accoglienza, epperò i rancori contro un Governo, che, mentre nega ai ferrovieri sorte e posizione migliori delle attuali in regime privato, affibbia loro la qualifica di pubblici ufficiali, all'evidente scopo di applicare incontestabilmente non solo le pene già sancite dall'art. 181 del Cod. pen., a quelli fra essi che abbandonino indebitamente il proprio ufficio, ma anche le

(1) Un consigliere di Cassazione; uno di Corte d'Appello; uno del Consiglio di Stato, e un rappresentante l'amministraz. ferrov. statale.

(2) *Relaz. gener.* 1903, pag. 409.

altre più gravi di cancellare i colpevoli « dai ruoli con perdita d'ogni diritto a pensione o sussidio ».

Pel pubblico, poi, il disegno di legge ammannisce una novità giuridica che la stessa Prussia - come accennai parlando dell'esercizio governativo della Germania - non ha ancor avuto l'animo di applicare, e contro della quale in Inghilterra lo Stato, intervenendo solo come tutore del pubblico interesse fra società e privati, energicamente insorse (1).

E la novità giuridica è questa: spetta all'autorità giudiziaria decidere sulle controversie pel mancato adempimento alle condizioni di trasporto; lo Stato però non potrà esser condannato al rimborso delle spese della lite se i reclamanti promuovano l'azione giudiziaria prima di aver presentata domanda in via amministrativa e lasciato trascorrere, secondo il disegno ministeriale, meno di 60 giorni, meno di 40 secondo la Commissione Rubini, dal dì della presentazione!

Questo è enorme, non dirò sotto il punto di vista giuridico, sotto il punto di vista morale, pel modo e tempo in cui la soluzione debba avvenire. In Prussia hanno, con una felice trovata, ridotto del 33 % il numero dei reclami; l'Italia, maestra del Diritto positivo, pratico, si appresta ad annullarlo addirittura.

Le convenzioni vigenti eliminarono, contro ogni legge morale ed in opposizione allo stesso Codice di commercio, tutte le responsabilità del vettore - dell'esercente cioè - nei trasporti delle merci a tariffe ridotte o differenziali. Lo Stato fa di meglio ed è più sbrigativo: rende praticamente impossibile la promozione delle liti per indennizzo di danni!

Non dico altro e taccio del progetto d'autonomia allegato alla Relazione Saporito, perchè dovrei ripetere, per tante parti, molte delle considerazioni fatte sul disegno ministeriale e contestare le praticità e l'efficacia di quelle altre, nelle quali il Saporito si allontana dal progetto governativo.

Riassumendo: tutti i progetti d'autonomia - meno quello assai schematico del Guicciardini, improntato ad una maggiore indipendenza dal Parlamento e dal Governo che non sia quello dello stesso Carmine - sanzionano, più o meno largamente, la supremazia autocratica del Governo e del Parlamento.

Così è; e l'on. Pellegrini (2) aveva mille ragioni quando egli, repubblicano, ma libero, indipendente e franco, tra il sarcasmo faceto, la più grande schiettezza e la più spietata vivisezione del malato, esclamava: quando odo sparare la grossa parola: nazionalizzazione delle ferrovie, mi chiedo: quando saranno nelle mani di Balenzano (ministro dei Lavori Pubblici) e di Di Broglio (ministro del Tesoro) sa-

---

(3) Lo Stato in Inghilterra delegò ad una Commissione speciale la rigorosa decisione ed esecuzione delle responsabilità negli impegni assunti dalle Compagnie verso il pubblico.

(1) *Atti Parlam.*, 1903, pag. 8490.

ranno « nazionalizzate » le ferrovie? Le ferrovie saranno di tutti? No, saranno del fisco, ciò che è molto diverso... La sovranità delle ferrovie dello Stato, mosse coi quattrini dello Stato, sarà pur sempre presso il Parlamento; ed il capo di quel qualunque ente o dicastero ferroviario che facesse il bravo e dicesse: ma io sono autonomo, si vedrebbe (e lo meriterebbe) ridere in faccia...

« Ci si salva qualche volta dagli automobili, ma chi ci difenderà da queste ferrovie politiche?... « Bastano, on. Guicciardini, trenta deputati di buona volontà che dicano al Ministro: Lei ch'è lo Stato deve far questo, se no salta, perchè il Ministro dica: l'interesse dello Stato vuol proprio questo ».

I collettivisti, quasi tutti « meno i rivoluzionari » sognano, accarezzano, propugnano audacemente, in quest'ora grigia del nostro instabile equilibrio sociale ed economico, l'esercizio di Stato. E sono pratici, oltre che sinceri: è un passo avanti, un altro colpo di piccone all'industrialismo individuale, alle libere associazioni capitalistiche borghesi. I grandi ideali non guardano al sacrificio ed al male di un'ora che ha da trascorrere prima che spunti l'alba della grande giornata, e i grandi rivolgimenti guardano alle grandi giornate. Le tappe intermedie sono quelle che sono, quelle che il tempo e lo spazio consentono. Ma tutti quelli che presentono, nella sincerità e fondatezza delle loro anime coscienti, le assurdità finali di quel collettivismo; ma tutti quelli che intuiscono o vedono il vuoto e l'abisso che l'annientamento del capitale individuale ci preparerebbe; ma tutti quelli che credono ancora possibile conciliare interessi di classe oggi antagonisti, ma tutti devono confondere insieme le proprie intelligenze, le proprie energie perchè, da una parte, venga risparmiata al paese questa fonte di grandissime disillusioni di ogni genere, e, dall'altra, siano fra giusti limiti senza preconcetti di sorta, conciliati l'interesse del capitale individuale – unico, vero, permanente stimolo della nostra attività – l'interesse generale del paese e l'interesse di quanti contribuiscono all'esistenza fortunata dell'uno e dell'altro.

L'on. Ministro del Tesoro, nella sua esposizione finanziaria dell' 8 corrente, ha enunciato una serie di provvedimenti atti, secondo il Gabinetto, a risolvere, senza emissione di titoli e facendo della Cassa Deposito e Prestiti il banchiere di Stato per le ferrovie di Stato, il problema finanziario connesso alla *graduale introduzione del regime ferroviario di Stato.*

Egli soggiunse che tutto ciò non turba in modo alcuno il bilancio; offrirà, anzi, un guadagno nella posizione finanziaria dello Stato nei rapporti ferroviari: vantaggio che persisterebbe anche nel caso – e « il Governo non ne ha ancora perduta la fiducia – accordi potessero stabilirsi con le Società attuali ».

Ma l'on. Ministro guarda il problema sotto il punto di vista finanziario, dimentico che la questione è assai più complessa e più vasta. A nulla vale il risparmio, se pur vi sarà e non vi sarà, invece, maggiore disavanzo, a nulla vale il risparmio di cinque milioni l'anno pel Tesoro. La soluzione del problema è tutta quanta in quell'arte e in

quella scienza dell'amministrazione, che ha le sue leggi e vuole i suoi uomini, perchè sia feconda ed efficace di bene all'economia nazionale.

Fatalità di avvenimenti, incertezza di politica, porteranno, forse o senza forse, l'Italia ad una assunzione parziale d'esercizio di Stato, lungo una sola rete, la Mediterranea, tecnicamente compromessa, finanziariamente insostenibile. Fautori dell'esercizio privato, il più largo, il più libero, il più economico, non ce ne dorremmo, sicuri che, fra pochi anni, il paese riconoscerà nel confronto tra lo Stato ferroviere e la rete privata, Adriatica, a cui possiamo dire quanto più ci parrà, ma dobbiamo riconoscere una organizzazione tecnico-amministrativa di altissimo ordine, che non avemmo torto noi a presentire il male grandissimo di un regime ferroviario parlamentare.

Roma, 15 dicembre 1904.

Via Poli, 25.

AMM. PROV. DI TORINO
№ 15657
BIBLIOTECA
115543

L'ITALIA MODERNA

RIVISTA DEI PROBLEMI DELLA VITA ITALIANA

Direttore: Comm. Avv. ANTONIO MONZILLI

L'Italia Moderna, salutata fin dal suo apparire dal plauso generale da preso posto fra le grandi Riviste italiane; col 1° gennaio 1905, essa entra perciò nel suo terzo anno di vita sotto il migliore auspicio, quale è il suffragio del pubblico intelligente e colto.

Col suo programma l'**Italia Moderna** prometteva di ispirarsi ai più alti interessi del paese, di offrire al pubblico gli elementi sinceri ed obbiettivi di giudizio intorno alla soluzione dei problemi politici, sociali ed economici della vita italiana, e di essere l'interprete fedele dell'opinione del paese presso [illegible] ed il Governo; di esaminare le questioni letterarie ed artistiche; [illegible] romanzi e novelle di autori italiani e stranieri. Essa ha svolto [illegible] questo programma ed è divenuta la più completa fra le Riviste italiane. [illegible] le rimane ora che di progredire nella sua via; ed a tale scopo, poichè [illegible] periodo di 15 giorni si è chiarito troppo lungo per seguire con sollecitudine [illegible] svolgimento dei problemi della vita nazionale,

dal 1° Gennaio 1905

L'ITALIA MODERNA si pubblicherà ogni settimana

conservando i caratteri di **grande Rivista,** in vol. in-8 di 100 pagine, di corpo 8 e 9, e avrà un contenuto così vario da riescire utilissima ad ogni classe di persone: l'uomo politico, lo scienziato, il letterato, l'artista, l'amministratore, l'industriale, l'agricoltore, il finanziere, troveranno in essa quanto è utile e [illegible] esso necessario alla loro attività intellettuale od alla loro operosità economica.

L'Italia Moderna, oltre gli articoli sulle più importanti questioni del giorno, conterrà le seguenti Rassegne: **Bibliografica,** con larghi cenni delle principali Riviste Italiane e straniere; **Politica; Scientifica; Sociale; Agraria; Economica industriale; Finanziaria; Teatrale.** La **Rassegna Finanziaria sarà settimanale;** le altre vedranno la luce ogni due settimane.

PREZZI D'ABBONAMENTO

Anno, all'interno	L. 20	Anno, all'estero	L. 30
Semestre	„ 10	Semestre „	„ 15

I primi mille abbonati annui riceveranno in dono il romanzo: **" Giuda l'Oscuro, "** *del celebre romanziere inglese TOMMASO HARDY, tradotto e pubblicato dalla Rivista, che sarà messo in vendita al prezzo di lire TRE.*

Pei rappresentanti ufficiali d'Italia all'Estero, l'abbonamento è di Lire VENTI.

Un numero separato **Cent. 50.** in **vendita presso i librai e le principali Edicole di giornali del Regno.**

L'ITALIA MODERNA,

oltre all'essere la più completa, sarà anche la più economica fra le Riviste Italiane

---

ABBONAMENTO ANNUO STRAORDINARIO DI FAVORE

a Lire 12

ai Prefetti e Sotto-Prefetti ed a tutti i Funzionari dello Stato, agli Ufficiali dell'Esercito e dell'Armata, ai Comuni, agl'Insegnanti di ogni grado, ai Circoli, alle Sale di Convegno, alle Associazioni civili di ogni sorta, alle Biblioteche pubbliche e private, ai Gabinetti di lettura, agli Alberghi

---

Tutti gli abbonati annui, pagando fin da ora il prezzo di abbonamento, cominceranno a ricevere subito i fascicoli della Rivista